

REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

PRIMER CONGRESO
NACIONAL DE VIALIDAD

MONTEVIDEO

1913



MONTEVIDEO

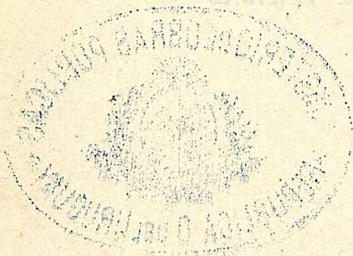
TALLERES A. BARREIRO Y RAMOS — BARTOLOMÉ MITRE, 1467

BARREIRO & C^{ia}, SUCESTORES

1914

PRIMER CONGRESO NACIONAL DE VIALIDAD

PRIMER CONGRESO NACIONAL DE WALIDAD



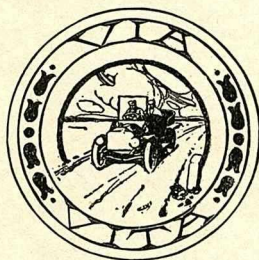
REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

PRIMER CONGRESO NACIONAL DE VIALIDAD

Celebrado en Montevideo

en los días 6 á 14 de Octubre de 1913



MONTEVIDEO
TALLERES GRÁFICOS A. BARREIRO Y RAMOS
Barreiro y Cia., Sucesores
Calle Bartolomé Mitre número 1467

1914



PREFACIO

El problema de la vialidad constituye uno de los temas palpitantes en el Continente Americano.

El fomento de la inmigración, el desarrollo industrial, la agricultura intensiva, la salud y el bienestar de los pueblos están subordinados á la existencia de caminos y de vías fáciles de comunicación.

Resolver el problema de los caminos es incorporar un país á la civilización más avanzada.

En el mes de Octubre de 1912 surgió en la Cámara de Diputados el pensamiento de reunir un Congreso en el cual por primera vez se plantearan y discutieran las cuestiones sobre vialidad y rutas interiores. Fué iniciador de esta idea el entonces diputado por Minas, doctor Juan Carlos Blanco. Llevado este ciudadano al Ministerio de Obras Públicas por el Presidente de la República don José Batlle y Ordóñez, autor de la primera ley, señalando recursos para la vialidad nacional en 1905, el Congreso fué realizado bajo el alto patrocinio del Poder Ejecutivo de la Nación.

El Congreso de Vialidad tuvo lugar en el local de la Asociación Rural del Uruguay en los días 6 á 14 de Octubre de 1913, siendo recibido con el beneplácito de todo el país.

Sus resultados pueden apreciarse en este libro.

PREFACIO

El problema de la estabilidad constituye uno de los temas pal-
tantes en el Continente Americano.
El fomento de la agricultura, el desarrollo industrial, la
agricultura intensiva, la salud y el bienestar de los pueblos es-
tán relacionados a la asistencia de caminos y de vías fáciles
de comunicación.
Resolver el problema de los caminos es incorporar un país
a la civilización más avanzada.
En el mes de Octubre de 1912 surgió en la Cámara de De-
putados el proyecto de ley para el fomento de la agricultura, la
primera vez se plantearon y discutieron las cuestiones con-
vencionales y rutas interiores. Fue iniciado de esta idea el en-
tonces diputado por Minas doctor Juan Carlos Blanco. La
vez este continuó al Ministerio de Obras Públicas por el
Presidente de la República don José Batlle y Ordóñez, autor
de la primera ley, señalando recursos para la estabilidad nacional
en 1902. El Congreso fue realizado bajo el alto patrocinio del
Poder Ejecutivo de la Nación.
El Congreso de Estabilidad tuvo lugar en el local de la As-
ociación Rural del Uruguay en los días 8 a 14 de Octubre de
1913 siendo recibido con el beneplácito de todo el país.
Los resultados pueden apreciarse en este libro.

MESA DEL CONGRESO

PRESIDENTE. — Doctor Juan Carlos Blancó, Ministro Secretario de Estado en el Departamento de Obras Públicas.

SECRETARIO. — José A. Sarno, Jefe de Sección del Ministerio de Obras Públicas.

SECRETARIO. — Luis A. Avallone, de la Dirección Puerto de Montevideo.

MIEMBROS DEL CONGRESO

Los señores Ministros de Obras Públicas, Interior é Industrias.

Las Comisiones Parlamentarias designadas por las HH Cámaras de Senadores y Diputados.

Los enviados de las Asociaciones Rurales del Interior y la Capital y de las Sociedades de Fomento Industrial, Ganadero y Comercial.

Los Intendentes de los Departamentos de la República.

Los Técnicos y Especialistas designados por la Comisión Parlamentaria.

NÓMINA DE LOS DELEGADOS

- ALVAREZ TEODORO.—Delegado del Congreso Rural Permanente.
- ÁLVAREZ CORTÉS JUAN A.—Ingeniero. Inspector General de Vialidad. Ingeniero designado por la Comisión Parlamentaria.
- AMÉZAGA JUAN JOSÉ.—Miembro de la Comisión Parlamentaria y Delegado de la Sociedad Exposición-Feria de Sarandí del Yi, Durazno.
- ANDREONI LUIS.—Ingeniero. Delegado de la Cámara Mercantil de Productos del País. Ingeniero designado por la Comisión Parlamentaria.
- AROCENA CARLOS A.—Delegado de la Asociación Rural del Uruguay.
- ARROSA JUAN.—Delegado del Congreso Rural Permanente.
- BALLESTEROS Y GALARZA JOSÉ.—Intendente Municipal de Artigas.
- BARREIRO URSINO.—Intendente Municipal de Florida.
- BAYNE C. W.—Administrador del Ferrocarril Central del Uruguay.
- BECCERRO DE BENGUA JULIÁN.—Delegado de la Asociación Rural de San José.
- BELLO LUIS.—Delegado del Congreso Rural Permanente.
- BENAVIDES VÍCTOR.—Jefe de la Dirección de Hidrografía. Ingeniero designado por la Comisión Parlamentaria.
- BERRO MARIO.—Comisión Exposición-Feria Ganadera de Tranqueras, Rivera.
- BICA CARLOS.—Intendente Municipal de Rivera.
- BIDART MIGUEL.—Delegado del Congreso Rural Permanente.
- BLANCO JUAN CARLOS.—Ministro de Obras Públicas.
- BORDABERRY DOMINGO.—Delegado del Congreso Rural Permanente.
- BREUSS JUAN.—Delegado del Congreso Rural Permanente.
- BURMESTER CARLOS.—Delegado del Congreso Rural Permanente.
- CANESSA CÉSAR.—Delegado del Congreso Rural Permanente.

- CANESSA ALBERTO F.—Ingeniero designado por la Comisión Parlamentaria.
- CAMPS SATURNINO.—Delegado del Congreso Rural Permanente.
- CAÑIZAS MANUEL.—Miembro de la Comisión Parlamentaria.
- CARAVIA LEOPOLDO.—Delegado de la Asociación Agropecuaria y de Industrias de San Eugenio, Artigas.
- CARRASCO NELSON.—Delegado de la Sociedad Rural Batlle y Ordóñez.
- CAPURRO FEDERICO E.—Jefe de la Dirección de Vialidad. Ingeniero designado por la Comisión Parlamentaria.
- CASH DAVID.—Delegado del Congreso Rural Permanente.
- CASTRO CARLOS DE.—Miembro de la Comisión Parlamentaria.
- COELLI EMILIO.—Delegado del «Touring Club Uruguayo».
- CORREA RIET BERNARDO.—Delegado del Congreso Rural Permanente.
- DEBERNARDIS JUAN.—Delegado de la Unión Industrial Uruguaya.
- DÍAZ CÉSAR.—Delegado del Ferrocarril Midland.
- DODERA JOSÉ.—Delegado del Congreso Rural Permanente.
- DURANTE PASCUAL.—Delegado del Congreso Rural Permanente.
- ESPALTER JOSÉ.—Delegado del Congreso Rural Permanente.
- ESPALTER RICARDO.—Miembro de la Comisión Parlamentaria.
- ECHENIQUE URBANO.—Delegado del Congreso Rural Permanente.
- ESCUDERO JUAN ANTONIO.—Delegado de la Asociación Rural de Rocha.
- FALCO ANDRÉS.—Intendente Municipal de Rocha.
- FLEURQUIN FEDERICO.—Delegado del Congreso Rural Permanente.
- FREIRE ROMÁN.—Miembro de la Comisión Parlamentaria.
- GARCÍA ACEVEDO DANIEL.—Delegado de la Sociedad Agricultores Valdenses, Colonia, y de la Comisión Central del Árbol. Designado por la Comisión Parlamentaria.
- GARCÍA DE ZÚÑIGA EDUARDO.—Ingeniero Jefe de la Dirección Puerto de Montevideo. Designado por la Comisión Parlamentaria.
- GARCÍA BERNARDO.—Delegado del Congreso Rural Permanente.
- GARCÍA VICENTE I.—Delegado de la Intendencia de la Capital.
- GILOMÉN LUIS.—Delegado de la Sociedad Rural de Nueva Helvecia, Colonia.

- GROLERO JUAN. — Intendente Municipal de Maldonado.
- HANSEN OCTAVIO C. — Director de Obras Municipales. Junta Económico - Administrativa. Ingeniero designado por la Comisión Parlamentaria.
- HELGUERA HILARIO. — Delegado de la Liga del Trabajo de Molles.
- HIERRO LUIS. — Intendente Municipal de Treinta y Tres.
- HONTOU FERMÍN. — Miembro de la Comisión Parlamentaria.
- HUGHES RICARDO. — Delegado del Congreso Rural Permanente.
- INCIARTE NICOLÁS. — Delegado del Congreso Rural Permanente.
- IRURETA GOYENA JOSÉ. — Delegado de la Asociación Rural del Uruguay y de la Sociedad Rural Exposición - Feria de Melo, Cerro Largo.
- JACOTTET MANUEL. — Intendente Municipal del Salto.
- KATZENSTEIN ERNESTO. — Ingeniero. Designado por la Comisión Parlamentaria.
- LAGARMILLA EUGENIO J. — Miembro de la Comisión Parlamentaria y Delegado de la Comisión de Ganaderos del Local Luis Bello, La Cruz, Florida.
- LARRAECHEA JACINTO. — Delegado de la Asociación Agropecuaria é Hípica.
- LARRIERA ALEJANDRO B. — Delegado de la Comisión de Ganaderos del Local Luis Bello, La Cruz, Florida.
- LEAL JUSTO. — Delegado del Congreso Rural Permanente.
- LOIS JOSÉ. — Intendente Municipal de Minas.
- MALDONADO HORACIO. — Delegado del Congreso Rural Permanente.
- MAGNOU PEDRO B. — Subdirector de Vialidad. Ingeniero designado por la Comisión Parlamentaria.
- MAÑINI RÍOS PEDRO. — Miembro de la Comisión Parlamentaria.
- MENDITEGUY MARTÍN E. — Delegado de la Sociedad Fomento de Flores.
- MILÁNS MANUEL T. — Intendente Municipal de Soriano.
- MONTEVERDE EDUARDO. — Delegado del Congreso Rural Permanente.
- MURÓ JULIO (hijo). — Delegado del Congreso Rural Permanente.
- OLIVERES FRANCISCO M. — Delegado del Congreso Rural Permanente y Delegado de la Sociedad Fomento de Treinta y Tres.
- OLIVERA LAURO. — Miembro de la Comisión Parlamentaria.

- OLIVER JULIO. — Intendente Municipal de Tacuarembó.
- ONETTO Y VIANA CARLOS. — Miembro de la Comisión Parlamentaria y Delegado de la Sociedad Fomento de Rivera.
- ORIQUE BERNARDINO. — Intendente Municipal de Cerro Largo.
- ORTIZ FELIPE H. — Delegado de la Asociación Rural Arroyo Grande, Soriano.
- OROSCO ROMÁN. — Intendente Municipal de Río Negro.
- OROSCO OSCAR. — Delegado del Congreso Rural Permanente.
- OTAMENDI JOSÉ (hijo). — Delegado de la Asociación Rural de Lascano, Rocha.
- PELUFFO RUFINO. — Intendente Municipal de Soriano.
- PONCE LUIS P. — Delegado de la Asociación Rural de Florida.
- PORCIÚNCULA OSCAR DA. — Delegado de la Sociedad Rural de Durazno.
- PRADERI CARLOS. — Delegado de la Asociación Rural é Industrial de Maldonado. Ingeniero designado por la Comisión Parlamentaria.
- PUPPO SEBASTIÁN. — Miembro de la Comisión Parlamentaria.
- QUEZADA PANTALEÓN. — Delegado del Congreso Rural Permanente.
- RAMASSO JOSÉ. — Ministro de Industrias.
- RAMASSO AMBROSIO L. — Delegado de la Sociedad Fomento de Santa Rosa del Cuareim.
- RAMOS MONTERO A. — Inspector de Ganadería y Agricultura.
- RIESTRA SOLANO. — Delegado del Congreso Rural Permanente.
- RISSO JUAN J. — Delegado de la Sociedad Rural é Industrial de Colonia.
- RODRÍGUEZ SENÉN M. — Director de Avaluaciones. Agrimensor designado por la Comisión Parlamentaria.
- RODRÍGUEZ PEDRO C. — Oficial Mayor del Ministerio de Obras Públicas. Designado por la Comisión Parlamentaria.
- RODRÍGUEZ ANTONIO M. — Miembro de la Comisión Parlamentaria.
- RODRÍGUEZ ARTURO V. — Ingeniero.
- ROS FRANCISCO. — Delegado del Congreso Rural Permanente.
- ROSSI RÓMULO. — Intendente Municipal de Canelones.
- ROVIRA URIOSTE ALFREDO. — Delegado de la Liga del Trabajo del Carmen.
- SÁNCHEZ JULIO. — Intendente Municipal de Flores.
- SANTAYANA JOSÉ P. — Delegado del Congreso Rural Permanente.

- SAPRIZA VERA JUSTO. — Delegado de la Liga del Trabajo del Carmen, Durazno.
- SCARSI JUAN B. — Delegado del Congreso Rural Permanente.
- SEMBLAT ANÍBAL. — Miembro de la Comisión Parlamentaria.
- SIERRA RAMÓN V. — Intendente Municipal de San José.
- SIERRA IGNACIO C. DE. — Miembro de la Comisión Parlamentaria.
- SILVEIRA ALFREDO A. — Delegado de la Asociación Rural de Soriano, Mercedes.
- SOCA FRANCISCO. — Miembro de la Comisión Parlamentaria.
- SOSA JULIO MARÍA. — Miembro de la Comisión Parlamentaria.
- STIRLING MANUEL. — Miembro de la Comisión Parlamentaria.
- STORM JUAN. — Ingeniero. Designado por la Comisión Parlamentaria.
- SUÁREZ MARTÍN. — Miembro de la Comisión Parlamentaria.
- SUÁREZ FELIPE. — Intendente Municipal de Colonia.
- TANCO BRAULIO. — Delegado del Congreso Rural Permanente.
- TRIANI F. — Intendente Municipal de Paysandú.
- URIESTE CARLOS. — Delegado del Congreso Rural Permanente.
- URIARTE CARLOS. — Delegado del Congreso Rural Permanente.
- VÁZQUEZ VARELA ALFREDO. — Delegado de la Sociedad Rural Exposición - Feria de Paysandú.
- VECINO RICARDO. — Miembro de la Comisión Parlamentaria.
- VELLEDA PEDRO. — Delegado del Congreso Rural Permanente.
- VICTORICA ALEJANDRO. — Delegado del Congreso Rural Permanente.
- VIDAL BELO TORIBIO. — Miembro de la Comisión Parlamentaria.
- VIDAL BLAS. — Miembro de la Comisión Parlamentaria.
- VIERA FELICIANO. — Ministro del Interior.
- VIDIELLA CARLOS. — Delegado de la Asociación Rural del Uruguay.
- WARREN HUGO. — Administrador del Ferrocarril Uruguayo del Este.
- WHITE JUAN. — Administrador del Ferrocarril Noroeste.
- WILSON ENRIQUE. — Delegado de la Sociedad Rural é Industrial de Colonia.
- WILSON RICARDO. — Delegado del Congreso Rural Permanente.
- ZAMACOITZ JUAN C. — Miembro de la Comisión Parlamentaria.
- ZUBILLAGA JOSÉ. — Delegado del Congreso Rural Permanente.
-

PRIMERA SESIÓN

6 de Octubre de 1913

PRESIDE EL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS

Orden del día:—Discurso inaugural del señor Ministro de Obras Públicas.—Nomenclatura de caminos.—Colocación y forma de las chapas indicadoras.—Estímulos al desarrollo del turismo en la República.—Propaganda en el extranjero.—2.º Plantación de árboles en las carreteras y caminos.—Clases de árboles á elegirse.—Sitio donde deben plantarse los árboles.—Conservación y vigilancia de los mismos.

Señores:

Agradezco á los señores delegados la cooperación que prestan á esta tarea que más se refiere al porvenir que al presente y que es por tanto desinteresada y se inspira en móviles superiores que están por arriba de las disidencias y aun de la vida de los hombres.

Es la primera vez que en nuestro país y en el continente se reúne una asamblea de ciudadanos representantes de intereses cuantiosos, para preocuparse del más importante problema continental que es el de los caminos.

En la historia patria, en los anales legislativos, en las iniciativas populares que refleja la prensa, se encuentra en el largo número de años en los cuales se formó y consolidó la nacionalidad, viva y despierta, la preocupación por la vialidad pública.

Pero nada concreto existe en los archivos ni fórmulas de trabajo, ni empeño continuado á la ejecución de las cosas. Aquí y allá, siempre, el deseo vago é incierto de un mejoramiento que todos expresan pero que nadie condensa en una voz de orden.

Otros problemas mantuvieron alta la tensión pública, señalando un proceso histórico casi idéntico en todas las naciones.

americanas. Nuestro país por sus dimensiones, su configuración, su situación geográfica, es el más indicado y apto para poseer buenos caminos.

Su territorio, aunque grande y capaz para contener millones de habitantes, se presta dentro de la realidad de sus fronteras para ser cruzado en todas direcciones por excelentes rutas.

No hay desiertos, no hay obstáculos insuperables. Más allá de la vista siempre la pradera verde y sonriente invita á seguir la marcha. Este es el país de la piedra y la arena. Y su sistema hidrográfico ha sido trazado por la naturaleza de modo tal que con algunos retoques están hechos los canales, como esos dibujos para niños, que iluminados, son ya un cuadro.

La naturaleza ha sido generosa.

En tanto, ¿cuál ha sido nuestra labor?

Recién en 1884 se advierte en la legislatura nacional un impulso á favor de la vialidad.

Más tarde, en 1902, la creación de las Inspecciones Técnicas Regionales señala un paso considerable hacia adelante.

Solamente en 1905, durante la presidencia del señor Batlle y Ordóñez, se dicta la ley asignando tres millones de pesos para vialidad y obras públicas, ley que es el punto de partida de los grandes trabajos efectuados.

En el gobierno del doctor Williman, esa ley fué reforzada con varios superavits y esta oportuna previsión permitió continuar las obras. En el momento actual la intensidad de los trabajos que ejecuta la Dirección de Vialidad es la mayor señalada hasta el presente.

Quiere decir, pues, que en un período de veinte años es que se han construído casi todas las obras públicas del país.

Esto explica que los caminos de nuestra campaña sean malos, pues trabajos de esta naturaleza no se improvisan.

Los caminos son obras artificiales como los puertos, como los canales ó las vías férreas; no solamente es necesario construirlos sino defenderlos contra los elementos que disputan palmo á palmo á la civilización.

Un país cuyos habitantes durante muchas generaciones no han construído y conservado los caminos no puede improvisar la más difícil, la más costosa, la más abrumadora de las obras públicas.

Es necesario fijar claramente este punto de partida para abordar el problema de la vialidad.

Esta es la hora. Cuando el país ha recibido un fuerte impulso hacia la prosperidad, cuando la tierra comienza á producir y nuestros ganados son los mejores del mundo.

Antes de trazar un rumbo es necesario conocer bien los términos de esta cuestión. No se trata de la obra de un período ni de varios años, se trata de acertar con un medio, el cual seguido por los hombres que vendrán importará un mejoramiento seguro, rápido y constante de la vialidad nacional. No es aquí el caso de resolver un problema, sino de indicar una línea de conducta que nos lleve seguramente, matemáticamente al éxito.

Creo que esa línea consiste simplemente en una serie de leyes ampliatorias de la de 1905, en la incorporación al presupuesto de un fondo permanente para caminos, en el esfuerzo de las autoridades encargadas de construirlos, y conservarlos, en la contribución de las vías férreas para los caminos radiales á las estaciones, en el ahorro constante de la nación, para destinar una suma cada vez mayor á obras públicas. Ya que hablo del ahorro de la nación también quiero referirme á la cooperación particular en materia de caminos, puesto que no es justo que del fondo común se favorezca á unos pocos con valorizaciones colosales. Á este respecto tendré el honor de someter en oportunidad un proyecto á la consideración del Congreso.

Todo esto exige un gran esfuerzo y sobre todo un esfuerzo continuado por lo cual es necesario pensar en las energías de pensamiento y de acción capaces de realizarlo.

En otros países la conciencia pública se forma y se une en torno de algunos problemas, cuya solución está impresa en lo más hondo del alma popular.

Una masa formidable, constante, renovada sin cesar por las generaciones nacientes se reune para defender eso que constituye un desiderátum patrio.

Yo creo que entre nosotros, dada la contextura de nuestro territorio y el porvenir impuesto al país hacia la riqueza intensiva, uno de esos problemas debe ser la vialidad pública.

En su torno, en su protección, debe alentar una conciencia nacional que lo proteja y defienda de las vicisitudes y las pasiones creando lo que nos falta, la visión del futuro y el *sprit de suite* del cual un ejemplo admirable en esta materia, nos da la Francia. Ese país guarda como un tesoro y mejora sus ca-

minos. En el presente, como ayer, como mañana y á través de su inmensa historia, el rumbo parece trazado de lo alto. Hoy los funcionarios de la República actual, cuidan y vigilan los primeros caminos de piedra construídos por los romanos.

Nos hace falta verdades indiscutibles, acariciadas y sostenidas á través de los tiempos por el alma nacional.

Una de esas verdades es que el porvenir y el progreso del país están vinculados y casi dependen del desarrollo de la vialidad nacional.

Nos hace falta aquella revelación admirable de amor al suelo patrio y á sus progresos de que da cuenta la anécdota de un general del ejército de Dumouriez, á quien se le proponía destruir las bellezas de Saint Leu y contestó: "no, esto no se toca, esto es nuestro, lo hicieron nuestros padres, y es de nuestros hijos. Sólo un extranjero podría destruirlo."

Señores: Formulo votos por el éxito de las deliberaciones de este Congreso, porque sea él el punto inicial de una tensión del espíritu público hacia los caminos del país y porque sea el primero de una serie que encuentre cada vez más adeptos, cada vez más formada en estos propósitos la conciencia pública.

Señores, no encuentro para terminar palabras más bellas ni más justas que las del señor Delbeke. Ministro de Obras Públicas de Bélgica en el 2.º Congreso de la ruta celebrado en Bruselas:

"Nada en el arreglo del planeta habitado por el hombre, nada, es más importante que los caminos.

"Desde que apareció el camino, la barbarie cedió.

"Desde que el camino fué seguro, el bienestar reinó en la tierra.

"Desde que los caminos se multiplicaron, las civilizaciones nacieron.

"¿No se ve hoy que para sacar de la miseria un rincón abandonado basta un camino?

"¿Que para cubrir de ricas mieses la tierra desolada basta una ruta?

"¿Que para hacer surgir aldeas y luego ciudades no se necesitan más que caminos? El camino es para los pueblos la prosperidad. Es la civilización, es la paz y la fraternidad. La frase antigua *vía vita*. El camino es la vida."

—Queda abierta la primera sesión del Congreso, y se va á

tratar la orden del día de acuerdo con el programa indicado para esta sesión.

El señor Secretario puede dar lectura á una comunicación que se ha recibido del "Touring Club Uruguayo."

(Se lee):

"Montevideo, Enero 22 de 1913. — Señor Presidente de la Comisión Parlamentaria del Congreso de Vialidad. Muy señor mío: El que suscribe, delegado del "Touring Club Uruguayo" al Congreso de Vialidad que tendrá lugar en esta ciudad por iniciativa de la Comisión de su digna presidencia, presenta á la consideración del Congreso los siguientes temas: Primero. Importancia de la colocación de señales en los caminos y medios conducentes para llevarla á la práctica. Segundo. Confección de mapas de los caminos.

"Las ventajas que, en beneficio del tránsito, traerá aparejada la difusión en gran escala de avisos uniformes indicadores de las distancias kilométricas y de peligros colocados en parajes estratégicos de los caminos, son considerables, siendo éste un punto digno de merecer la atención especial del Congreso.

"La Institución turística que represento, ha comenzado hace ya algún tiempo á jalonar nuestros caminos con sus útiles placas indicadoras de distancia y de peligro, que son el guía seguro, el amigo fiel del turista y del viajero que recorren nuestro país en todas direcciones, indicándole la ruta segura y la distancia que aun le falta recorrer hasta llegar al punto deseado. Esta iniciativa no ha podido tomar el vuelo y la gran difusión que sus iniciadores habrían deseado, pues, librada tan sólo á los medios y á los esfuerzos de una Institución de carácter particular, surgen de continuo inconvenientes que no lo permiten; sin embargo, el "Touring Club Uruguayo" ha hecho bastante en este sentido, poniendo sus actividades desinteresadas y patrióticas al servicio de ésta y de otras causas más, de alta importancia del punto de vista turístico, social y nacional. En la actualidad hay colocadas más de cien placas en el departamento de Montevideo y algunas de ellas en los departamentos de Canelones y Minas.

"Respecto del segundo tema, su sola enunciación bastará para formar juicio respecto á la importancia y utilidad del punto tratado. Es necesaria la confección de mapas de los caminos, que será un accesorio valioso de las señalizaciones á que se refiere

el tema anterior, contribuyendo así á complementar uno de los factores más importantes, inherentes á la vialidad, esto es, el mejor aprovechamiento de los caminos en beneficio del tránsito, del comercio, de las transacciones de todo orden.

” En nombre, pues, de la Institución cuya representación invito, presento á la consideración del Congreso los temas indicados, sobre cuyos fundamentos me extenderé oportunamente, como una contribución modesta, pero de finalidades prácticas muy convenientes para la economía general de una obra de tan alto interés nacional como es la vialidad.

Emilio Coelli. ”

— Tratándose de un asunto, en el cual es probable que estén de acuerdo la mayoría de los miembros del Congreso, la Mesa somete á su consideración dos conclusiones respecto á este punto.

La primera dice:

“ Considerando que existe conveniencia nacional en desarrollar el turismo en el país, el Congreso expresa el voto de que en los caminos públicos se coloquen placas indicadoras de distancia é indicadoras de todo lo que puede ser útil al viajero. Estas placas indicadoras deben ser colocadas por medio de un poste indicador cada 5 kilómetros y en las bifurcaciones, formando ángulo recto con el eje del camino principal, y pertenecer al tipo de las adaptadas por el Congreso Internacional de Turismo celebrado en París en 1908.

” Las placas serán instaladas por el “Touring Club Uruguayo” y conservadas y repuestas por el Estado.

” Teniendo en cuenta los frecuentes accidentes ocurridos á los viajeros al vadear ríos y arroyos en pasos obligados, donde no hay puentes, se indica la conveniencia en establecer postes indicadores de profundidad del tipo ensayado con éxito por el “Touring Club Uruguayo.”

—La otra conclusión sometida á la consideración del Congreso, dice:

“ Se resuelve recomendar á los Poderes Públicos y al pueblo el estímulo que merecen las asociaciones de turismo de la índole del “Touring Club Uruguayo” y sus semejantes. Los Poderes Públicos deben cooperar, por medio de sus departamentos respectivos, á los siguientes propósitos:

“Facilidad de las excursiones en el interior por parte de las autoridades; facilidad de transportes; formación de un mapa de turismo y de guías indicadoras, con la descripción de los

atractivos del país, los cuales se enviarán periódicamente á las legaciones y consulados extranjeros, especialmente de los países limítrofes; cumplimiento estricto de las leyes respectivas en la campaña; realización de un concurso al hotel más higiénico de cada departamento, con premios en dinero; conservación de chapas y señales de peligro.”

SEÑOR AROCENA (C.) — Yo no sé, señor Presidente, si seré oportuno en lo que voy á decir, y pediría, por consiguiente, previamente permiso para, si es posible con arreglo al Reglamento, tratar algunas ideas en general sobre la cuestión de vialidad, antes de pasar á los temas de detalle del programa.

SEÑOR PRESIDENTE. — La Mesa no tiene inconveniente. Sin embargo, se va á consultar al Congreso si el señor Delegado puede hacer uso de la palabra para tratar algunos temas de vialidad general.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Afirmativa*).

— Tiene la palabra el señor Delegado.

SEÑOR AROCENA (C.) — Yo entiendo, señor Presidente — aunque denominamos este Congreso de Vialidad, y sin hacer juegos de palabras — que es más bien una consulta de los Poderes Públicos á las clases productoras y demás elementos concurrentes á la mayor perfección económica y extensión de la vialidad.

Así es que aceptando la denominación y antes de tratar los temas de detalle, querría ver si es posible entendernos en la situación general económica que envuelve la cuestión vialidad en el país.

Indudablemente lo que se busca por medio de la vialidad, como por muchas otras cuestiones de fomento, es llegar á un aumento de producción ó intensificar la producción y conseguir un aumento demográfico en la densidad de la población.

Siendo así, yo debo recordar á este Congreso que hay trabajos realizados anteriormente, de muchos años atrás, sean conferencias ó congresos habidos en el país, en que se ha tratado bastante extensamente esas cuestiones. Y hay un punto, á mi juicio primordial; y digo primordial, porque los recursos del Estado, como los del país en general, son limitados, y si podemos convencernos de que por algún lado hay desgaste de los recursos del Estado y sin utilidad para esos objetos de fomento, podríamos llegar á suprimirlos y dedicarlos á la vialidad.

Antes de 1895 se dió una conferencia en la Asociación Rural, demostrando la diferente situación de nuestro país con relación á los países vecinos, que realmente tienen que poblar sus territorios desiertos, tal vez antes que hacer caminos y carreteras, y quedó demostrado en esa conferencia que la característica de nuestro país, en relación con los países vecinos, era más bien la de ser un país de emigración y no un país de inmigración, y aunque se suponía que era debido á causas políticas, — que en parte podrá haber alguna razón — el hecho es que se debe á causas más fundamentales: se probó que la emigración á los países vecinos no era solamente debida á causas políticas, sino que la población de la República Oriental del Uruguay, con relación á los países vecinos, es mucho más densa, es tanto más densa que la misma provincia de Buenos Aires.

Como la agricultura y las demás industrias en estos países del Río de la Plata, y aun mismo en el Brasil, se trabaja de un modo extensivo y no intensivo, de ahí que el aumento de población relativo en un momento dado de este país, con relación á los desiertos de los países vecinos, sea un aliciente de la emigración para poblar los países vecinos.

Quiere decir, pues, que la manera cómo nosotros podríamos garantizar por lo menos el *status quo* de nuestra población, y aspirar á su aumento, sería intensificar la producción; y entonces el Congreso Ganadero de 1895, tomando para sí esas conclusiones, votó una, á la cual adhirió también la Comisión de Inmigración y Colonización, que formaba parte también de ese Congreso, después de oír las razones que se dieron, sacando de ellas la conclusión de que el Estado no debía hacer erogaciones para obtener una emigración y colonización artificial para este país, y que todos sus recursos debían ser concurrentes á la mejora de la vialidad, que sería la manera de atraer la inmigración espontánea y los capitales extranjeros para poblar este país.

Porque no cabe duda que donde hay caminos hay mejora de producción, trabajo más intensivo, mayor producción de la tierra, más riqueza.

En mi carácter también de Delegado de la Asociación Rural, y por consiguiente de los intereses de los productores rurales, debo manifestar que todos estamos muy conformes en el aumento de ciertos impuestos cuando se trata de la vialidad, pero hemos estado la casi unanimidad ó la inmensa mayoría del país, completamente en desacuerdo con pagar impuestos para fines de

inmigración y colonización que han dado resultados pésimos y contraproducentes, porque el exceso de nuestra población, si no intensificamos los medios de producir más por hectárea y en cada período, emigrará á la Argentina ó al Brasil.

Así es señor Presidente que voy á poner á la consideración del Congreso una moción que me parece previa.

Con permiso de la Mesa voy á leerla.

(Lee):

MOCIÓN PREVIA

“El primer Congreso de Vialidad, de acuerdo con la conclusión.... del Congreso Ganadero Agrícola de 1895, relativa á los medios generales de fomentar por el Estado la producción y la mayor densidad demográfica del país, y habiendo confirmado la experiencia aquella opinión, dados los resultados negativos de las erogaciones en inmigración artificial y colonización, lo contrario de lo que la misma experiencia señala en el país en lo gastado en la mejora de vialidad, que siempre aumentó la producción, subdividió la gran propiedad y aumentó la población en las zonas donde esos beneficios llegaron, todo lo cual señala el mejor rumbo económico á seguir por el Estado, para satisfacer las aspiraciones generales de progreso y,

”Considerando: Que también es esencial en nuestra política económica que los artículos de exportación producidos en el país se obtengan con gastos de producción mínimos, á fin de que su costo final deje beneficios equivalentes á los obtenidos en países similares y por lo tanto, en los cálculos de recursos y creación de impuesto la demasía no es aconsejable, sino contraproducente para los fines de fomento que se persiguen, se aconseja á los Poderes Públicos, como medida de previsión económica:

”A. — Dirigir su acción encaminada al fomento de la producción y aumento de población hacia la mejora de la vialidad.

”B. — Emplear desde ya y con preferencia los recursos destinados á la inmigración y colonización para obras de vialidad.”

SEÑOR PRESIDENTE. — La Mesa ha oído con placer las ideas expuestas en la disertación del señor Arocena. En cuanto á la moción que formula, se discutirá en la 3.^a sesión, que es la que corresponde á los asuntos de que ha tratado.

Están á consideración del Congreso, siguiendo la orden del

día, las dos conclusiones que presenta la Mesa con respecto á nomenclatura de caminos.

La Mesa al confeccionar el programa respectivo ha puesto estos temas de poca importancia al comienzo, porque considera, que son aquéllos que no darán lugar á discusiones, con el objeto de entrar después á los temas verdaderamente importantes, como es el que acaba de tocar el señor Arocena.

Léase nuevamente la primera conclusión.

(*Se lee*):

“Ideas generales sobre nomenclatura de caminos: Caminos nacionales de interés general á cargo del Estado. Caminos departamentales de interés departamental, á cargo de los municipios. Caminos vecinales, de interés local, á cargo de las Comisiones Auxiliares.”

— Está á consideración del Congreso.

Si no se observa se va á votar.

Si se acepta.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Afirmativa*).

— Léase la segunda conclusión

(*Se lee*):

“ Los nombres de los caminos deberán referirse á su posición geográfica ó á la tradición.

“ Cuando el nombre de un camino importe un honor ú homenaje de un ciudadano ó entidad cualquiera, corresponde á la Honorable Asamblea General únicamente este homenaje.”

— Está á consideración.

Si no se observa se votará.

Si se acepta.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Afirmativa*).

— Van á leerse ahora algunas proposiciones relativas al arbolado de las carreteras.

(*Se lee*):

“ Se conceptúa ventajosa en todo sentido la plantación y conservación de árboles en las carreteras de macadam.

“ Los árboles deben plantarse por lo menos á un metro de la cuneta en la parte exterior y dentro de los cercos en propiedad particular, cuando no haya espacio exterior en las carreteras, conservando la línea.

“ Declárase obligación de los propietarios con frente á carre-

teras de macadam la plantación y conservación de los árboles. Éstos deben plantarse cada 7 metros de distancia y en el momento de la plantación deberán tener lo menos 4 metros de altura.

” Deben preferirse los árboles de hoja caduca y entre las variedades siguientes: Fresnos excelsa y americana alta, nogal americano, paraíso, tipa, roble americano, tilo de Holanda, de Europa y plateado, robinia, olmo común.

” El Estado deberá proveer de los Viveros Nacionales, á precio de costo, las variedades enumeradas.

ARBOLADO EN LOS CAMINOS

” Se indica como ventajoso en todo sentido el arbolado de los caminos. Contribuirá también á este arbolado la prestación particular. La conservación del arbolado de camino estará á cargo de las Municipalidades. Donde sea posible se plantarán varias hileras de eucaliptus, que serán de propiedad y explotados por la Municipalidad respectiva.”

Se propone el nombramiento de una Comisión formada por el Profesor de Selvicultura del Instituto de Agronomía, el Director del Vivero Nacional y el director de los Jardines Municipales y dos Ingenieros Agrónomos encargados de la aplicación de las disposiciones adoptadas y de presentar un informe en el próximo Congreso.

— La Mesa desearía oír algunas opiniones á este respecto.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A.) — Respecto á la cuestión que tiene atingencia con la conservación y vigilancia del arbolado, puedo dar algunas noticias de lo que actualmente sucede en la práctica.

Vivo de continuo en campaña, con frente á una carretera, en donde he tenido el gusto y el honor de hacer el primer plantío de árboles, y hasta he tenido el cuidado de ellos durante los primeros años. Recorro con bastante asiduidad la carretera desde Las Piedras á Montevideo y he visto el poco cuidado que se tiene con los árboles, tanto en el departamento de Canelones, como en el de la Capital misma, no sólo por parte de las autoridades que tienen obligación de cuidarlos, sino por parte de los mismos vecinos.

Año tras años se viene celebrando en nuestro país la Fiesta

del Árbol. Hay muchos ciudadanos que ven con cariño esta obra y que ayudan estas fiestas, para que se celebren cada vez con más entusiasmo, y aquí mismo, en esta Asamblea, entre sus miembros hay algunos que se encuentran en ese caso, como el doctor Daniel García Acevedo.

Yo haría moción en el sentido de que no sólo fueran los peones camineros los encargados del cuidado de los árboles, sino todos los ingenieros, que ven con cariño la obra del camino y su conservación; y el árbol trae aparejada la conservación del camino.

En este sentido el Congreso podía hacer suya la idea de que todos los ingenieros nacionales, todo el personal adscrito á la Dirección de Vialidad fuera munido de un distintivo que lo hiciera respetar en cualquier momento ó que le permitiera poder llamar en su auxilio á la autoridad policial.

Yo he tenido ocasión de presenciar más de una vez que los árboles de la carretera, que fueron plantados hace más de 5 ó 6 años, han sido llevados por delante por los carros, y la policía verlo impasible.

Yo mismo he pedido el auxilio de la policía: no se me ha hecho caso, y después hé tenido que salir con mis peones á colocar el árbol en buenas condiciones, cuidándolo durante años.

Esto mismo que refiero lo han podido presenciar otros colegas.

Era lo que tenía que manifestar.

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿Formula alguna moción el señor Rodríguez?

SEÑOR RODRÍGUEZ (A.) — Sí, señor, en el sentido que dejo expresado.

SEÑOR PRESIDENTE. — Sírvase tomar nota la Secretaría.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A.) — “ Para que todos los ingenieros, y aun las personas amantes del árbol, como es la Comisión ya instituída en el país, sean provistas de un distintivo especial que los lleve á poder solicitar el concurso de las autoridades policiales. ”

SEÑOR PRESIDENTE. — Antes de discutirse y votarse las distintas proposiciones, la Mesa somete á la consideración del Congreso la conveniencia respecto á la colocación de árboles frutales en los caminos.

Como se ha visto, no se incluyen en la lista, porque dominó la idea de que el pueblo todavía no está preparado para llevar

á la práctica estas ideas. La Mesa desea oír las opiniones de los señores Miembros del Congreso.

SEÑOR ROSSI. — Yo entiendo que nuestro pueblo no está suficientemente educado todavía para que se puedan dotar los caminos carreteros con plantaciones de árboles frutales.

Recientemente en Canelones y durante la noche del mismo día en que se realizaba la Fiesta del Árbol, se cortaron 18 ó 20 árboles.

De manera que si se plantaran árboles frutales, para llevarse el fruto se arrancarían hasta los árboles; sería necesario que existiese una vigilancia, imposible de poderla hacer con los elementos con que se cuenta.

SEÑOR GARCÍA ACEVEDO. — La iniciativa sobre plantación de árboles frutales en los caminos corresponde á Alemania; después de Alemania pasó más tarde á Francia é Italia. El propósito que se persiguió en Alemania fué un propósito económico: plantar árboles frutales, bordeando los caminos, con el objeto de obtener una fuente de recursos por medio de la venta de la fruta que se obtuviera; pero según afirmó el Ingeniero Nappié, en el Congreso de Caminos de París, celebrado en 1908, éste propósito habría fracasado, y la fruta cosechada en los árboles frutales de los caminos no había dado los resultados esperados.

Realmente considero que sería tal vez prematuro pensar en un resultado económico del árbol frutal en nuestros caminos... tal vez la fruta no llegara á madurar.

Si se me permitiera, señor Presidente, podría entrar á decir cuatro palabras sobre las proposiciones hechas, aunque de la lectura que se ha efectuado hace un momento no pude sacar una idea concreta.

SEÑOR PRESIDENTE. — Si el señor Delegado desea, se puede volver á dar lectura.

SEÑOR GARCÍA ACEVEDO. — No, señor Presidente: después, si acaso.

Algunas observaciones tendría que hacer. Se dice en esas conclusiones que los semilleros nacionales podrían proporcionar árboles á precio de costo. Yo considero que una de las funciones principales del Semillero y Vivero Nacional es proporcionar estos árboles, pero proporcionarlos sin compensación de ninguna clase, como servicio público de grande importancia.

El Semillero y Vivero Nacional no solamente debería propor-

cionar estos árboles, sino que debería plantarlos, empleando para ello los capataces que hacen su aprendizaje en ese Vivero.

Los pozos podían hacerse por las empresas constructoras de los caminos y, llegado el momento, estando los pozos abiertos, concurrir los alumnos de capataces del Vivero Nacional y hacer los plantíos. En esta forma se podría conseguir el arbolado muy económicamente: se haría bien y sería una buena práctica para los alumnos de capataces y un buen ejemplo para el país.

SEÑOR MANINI RÍOS. — ¿Me permite el señor Delegado?.....

Tanto la plantación de árboles en los caminos públicos como la gratuidad del suministro de lo necesario para hacer esa plantación, está previsto en nuestra legislación vigente, y previsto con data bastante antigua. El Código Rural en algunos de sus últimos artículos se ocupa de este tema y establece la obligación para los Municipios de formar viveros, y la obligación para los mismos de plantar árboles á lo largo de todos los caminos públicos y también á orillas de los arroyos y cañadas.

De manera que la conclusión que votara este Congreso no sería precisamente introducir modificaciones en la ley vigente, sino sólo en cuanto á cierta reglamentación especial de ese plantío, porque la legislación vigente ya ha previsto todo y ha previsto precisamente, con gran acierto, algunas de las indicaciones fundamentales que hacía el señor doctor García Acevedo, entre ellas la del suministro por los propios Viveros Municipales de los árboles necesarios para los plantíos.

SEÑOR GARCÍA ACEVEDO. — Sí; pero ni yo soy el autor de la moción, ni he hablado de los Viveros Municipales.

SEÑOR MANINI RÍOS. — Yo no quiero replicar ni destruir la argumentación del señor Delegado. El señor Delegado hablaba en principio de la necesidad de hacer gratuito el suministro de los árboles. Yo, en apoyo más bien de lo que dice el doctor García Acevedo, sostengo que tanto más deberá irse á eso cuanto que hay principios en la legislación vigente que así lo establecen.

Era lo que quería manifestar.

SEÑOR PRESIDENTE. — Pido permiso al Congreso para tomar parte en sus deliberaciones. El objeto de esta proposición era precisamente consultar sobre cada uno de los temas de que informa el programa respectivo.

En este caso la consulta se refiere á si no sería posible hacer obligatoria la plantación y conservación de esos árboles por los particulares. Ese es el principio fundamental.

Se dirá — y aquí tengo que entrar á defender, aunque sea brevemente, la proposición — que no se ve interés mayor en que los particulares contribuyan en esta forma al arbolado de los caminos.

Sin embargo, por experiencia en materia edilicia y aun mismo en materia de vialidad urbana y rural, se sabe que nada da un resultado igual como el esfuerzo individual.

Por ejemplo: si en una carretera de 10 kilómetros de distancia existe una ley impositiva de arbolado y de conservación por parte de los propietarios, esa ley puede ser objeto de resistencia indudablemente; pero una vez que se sanciona la ley y que los propietarios la cumplen, en realidad se ve surgir de todos lados el arbolado y se tiene la carretera arbolada, porque, naturalmente, aunque el esfuerzo de cada uno es pequeño, es grande realizado en conjunto. En cuanto á que no corresponde á los propietarios este esfuerzo, se podría decir que la valorización que da la carretera de macadam á los predios ó á los campos que cruza, es tan grande, que si se considera lo que cuesta el plantío de árboles en una extensión de 10, 20 ó 30 cuadras, resulta en realidad una cifra insignificante para las personas que conocen lo que es el plantío de árboles.

Sin embargo, en estas materias novedosas entre nosotros lo interesante es precisamente la discusión. Las luces que cada uno pueda aportar.

SEÑOR BALLESTEROS GALARZA. — Yo estoy de perfecto acuerdo con lo indicado por el doctor Manini Ríos. La plantación de árboles está prevista por el Código Rural y por la Carta Orgánica de Juntas. Si efectivamente se quiere ampliar esas disposiciones, se podrían complementar con la moción del señor Presidente y la del señor García Acevedo.

Nadie más interesado, á mi juicio, que las Municipalidades para la conservación y la plantación de los árboles. Ellas tienen elementos, tal vez deficientes, pero los tienen.

En el momento oportuno tendré oportunidad de presentar al Congreso un proyecto respecto al aumento de rentas, precisamente para la formación de los viveros y parques, si fuera posible.

De manera que yo haría moción para que se ampliara, si fuera posible, de acuerdo con la manifestación hecha por el señor Presidente, lo que está establecido en el Código Rural y en la Carta Orgánica de Juntas.

SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIAS. — Yo creo que las ideas emitidas por el doctor García Acevedo y el doctor Manini Ríos se armonizan perfectamente, porque tocan dos puntos que no son exactamente los mismos.

El doctor Manini Ríos establece con perfecta razón.....

SEÑOR MANINI RÍOS. — Yo no he emitido idea ninguna.

SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIAS. — Está bien; pero yo creo, que con perfecta razón, los dos hablaban de cosas distintas.

Los Municipios tienen por el Código Rural, efectivamente, el cometido de la formación de viveros y de establecer plantaciones, — viveros que darían sus productos después en forma gratuita para los destinos que las Municipalidades creyeran conveniente, entre los cuales podría contarse perfectamente el arbolado de carreteras.

Peró el Código Rural no establece esta obligación para el Vivero Nacional. Se trata — y esta era la indicación, según entiendo, del doctor García Acevedo — no de un vivero municipal sino de un vivero nacional, y parece perfectamente simpático y perfectamente encuadrado dentro de los fines para que fué creado el Vivero Nacional, que pusiera á disposición de los municipios ó de quien se designara por ley ó por disposición especial, encargado de propagar el arbolado de los caminos públicos, las especies que pudieran ser necesarias para ese fin, gratuitamente.

SEÑOR SOSA. — Como lo hace ya hoy, que distribuye en los municipios gran número de árboles.

SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIAS. — Como lo hace hoy, efectivamente.

Yo creo también — y en esto estoy de acuerdo con algunos señores Delegados que opinaron así — que es un poco prematura la idea de pensar en el arbolado frutal de las carreteras, habiendo tal vez poca preparación para el respeto de esos árboles frutales, lo que haría que no fuera tal vez el momento de que el Congreso emitiese un voto porque se hicieran ensayos de este cultivo; pero creo, sin embargo, que no es una idea que deba desecharse en absoluto. El respeto vendrá si empieza por ponerse especies que inciten á ello. Hace pocos años nos hubiera parecido imposible ver los canteros de la Plaza Independencia con flores, sin que la brutalidad popular los arrasase, si no defendíamos la Plaza Independencia con elevadas verjas de hierro.

Sin embargo, las verjas no existen y los canteros se conservan en perfecto estado y las flores viven y prosperan sin que sean arrasadas.

En el Bulevar Artigas, en plena ciudad, se pusieron especies florestales, y en una sola noche fué arrasada no sé qué cantidad de árboles. De modo que el mismo peligro que se tiene en colocar los árboles frutales lo vemos á cada paso, y en el corazón de la ciudad, con los florestales.

Repito que, á mi modo de ver sería prematuro el arbolado frutal en las carreteras; pero que tal vez convendría iniciar en breve término ese ensayo, lo que tendría la ventaja, en primer término, de empezar á educar al pueblo en el respeto de esos árboles y, en segundo lugar, preparar para el futuro una fuente de recursos que puede ser poderosa para los municipios, y en beneficio de las propias carreteras que se puedan arbolar.

Entendiéndolo así, no estaría de acuerdo con la proposición de que el arbolado fuera puesto, obligatoriamente, bajo el cuidado de los propietarios colindantes con las carreteras. Plantar un árbol y, sobre todo, cuidarlo, si bien es una cosa aparentemente sencilla, no lo es en absoluto; y obligar al propietario, que será más ó menos cuidadoso, á la plantación y al cuidado de los árboles, es condenar esos árboles á un fracaso en una proporción mayor del 50 ó 60 por ciento.

(Apoyados).

Mientras que sería más fácil y tal vez más práctico poner esos árboles bajo el cuidado de los propios peones camineros.

(Apoyados).

Del punto de vista económico yo no sé si los recursos de que se puede disponer permitirían en la actualidad ó en breve término, llegar al ideal de que donde se construya una carretera se plante el número de árboles necesario, porque ya esta noche oí esta afirmación: no basta hacer la carretera; hay que pensar en conservarla. Creo que fué el señor Ministro de Obras Públicas quien lo dijo.

SEÑOR PRESIDENTE. — Es verdad.

SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIAS. — De modo que si el hecho de construir la carretera supone la creación del cuerpo de camineros encargado de conservarla, dentro de esas funciones de cuidador de la carretera parece que podría encuadrarse perfectamente también la de conservación del arbolado. En esa forma el arbolado estaría bajo los cuidados de una sola persona, cuya

educación sería fácil de hacer en beneficio del árbol, mientras que sería mucho más difícil ir á ilustrar á todos los propietarios lindantes con la carretera, de cómo se plantan y se conservan los árboles. Aparte de que, por lo mismo que es obligación impuesta sin mayor remuneración, sería, en una forma más ó menos vedada, resistida por gran parte de ellos.

Por eso me inclinaría á preferir que fueran los peones camineros los encargados de ese trabajo.

Tampoco acompañaría la idea del doctor García Acevedo de que las plantaciones fueran hechas por los alumnos capataces del Vivero de Toledo, porque hay que pensar que estamos ocupándonos, poniendo nuestra buena voluntad con respecto á las carreteras de toda la República; de modo que sería un movimiento continuo el de esos alumnos capataces plantando ó cuidando árboles en las carreteras.....

SEÑOR GARCÍA ACEVEDO. — Cuidando, no.

SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIAS. — distrayéndolos por consiguiente de sus ocupaciones y sus estudios.

La plantación podría hacerse perfectamente bajo la vigilancia de los inspectores agrónomos destacados en los departamentos y de los propios municipios, que siempre tienen sus asesores agrónomos; y la vigilancia en la forma que se estableciera tal vez no estuviera mal bajo la dependencia de los peones camineros, sin perjuicio de que se impusiera á los propietarios la contribución de ayuda que se estimara oportuna para facilitar la acción de esos peones camineros, por ejemplo, el abastecimiento de agua en el momento del riego, el concurso de peones para las plantaciones ó para tratamientos determinados. En una palabra: el cuidado por los camineros con el concurso ó la ayuda de los propietarios, en caso necesario.

SEÑOR ÁLVAREZ (T.) — Yo considero, señor Presidente, que es prematura la idea de la plantación de árboles frutales en los caminos, pero lo considero por una causa que puede decirse mayor, que la brutalidad humana que se ha mencionado y que se puede llamar la brutalidad animal.

Los arbolados de casi toda la República, están plagados de diferentes parásitos, que van concluyendo con los montes existentes, y sería dar mayor presa á esos enemigos si les ofreciéramos todavía otras plantaciones en los caminos nacionales, además de las que ellos están destruyendo.

La Defensa Agrícola trabaja con actividad, pero cuenta con

pocos elementos; hace curas y tratamientos, pero no consigue atenuar el mal. Habría por lo tanto que concluir primero con los parásitos que atacan á los montes frutales de nuestras quintas, para poder iniciar con provecho una plantación en el sentido que se indica.

Es la idea que quería exponer al Honorable Congreso.

SEÑOR PRADERI.—Yo entiendo, señor Presidente, que la parte fundamental de la consulta que se hace al Congreso es determinar si las plantaciones deben ser hechas por los Municipios ó por los particulares; pero interpretando bien la conclusión que se propone, me parece que lo que se busca es que los particulares complementen la acción del Municipio, allí donde la naturaleza del camino impide que el Municipio por su propia cuenta realice la plantación y el cuidado de los árboles.

Se ha hablado de que los árboles debían ser plantados á un metro del borde exterior de la cuneta, cosa que no se hace actualmente, porque si se hace en la parte interna del camino, dificulta según la opinión de muchos, el tránsito. Ahora bien: si bien es cierto que el ancho general de los caminos nacionales deja siempre un espacio suficiente al costado de la carretera, en muchas partes, según tengo entendido, por exigencias técnicas, la calzada tiene que llegar hasta el límite de la propiedad privada; de modo que la Municipalidad no podría intervenir en ese caso.

Entiendo que la cuestión se plantea en estos términos: que los particulares *completen* las plantaciones que realiza la Municipalidad. En ese sentido la obligatoriedad por parte de los particulares levantaría indudablemente mucha resistencia, allí en las grandes propiedades, donde hablar de plantación de árboles supone siempre efectuar doble alambrado para la defensa de los árboles contra los animales.

Pero yo entiendo que si la idea fuera que las carreteras cruzaran los campos de pastoreo, por cierto que esas resistencias se presentarían; pero las mismas resistencias no se presentarían en las zonas agrícolas, donde están las chacras, donde hay agricultura intensiva, porque allí esa tarea del particular se podría imponer sin dificultad, dado que la mayoría de las veces la plantación del arbolado es exigida como protección contra los vientos; de manera que allí en manera alguna habría dificultad en que los particulares complementaran la acción de los Municipios.

Otra pequeña aclaración que quería hacer es relativa á una conclusión en la que se hablaba de plantar árboles de 4 metros de altura. Creo que será *que puedan alcanzar* 4 metros de altura, porque si lo que se pretende es que se planten árboles de ese tamaño, tendrán que ser de 3 ó 4 años de edad, y eso dificultaría mucho la plantación.

SEÑOR OTAMENDI. — Creo del caso traer un antecedente sobre este asunto.

Hace proximamente un año el Vivero Nacional de Sayago presentó al Poder Ejecutivo un proyecto de plantaciones forestales, que abarcaba: primero, la formación de montes municipales; y, segundo, la plantación en las carreteras y caminos nacionales.

Ese proyecto, favorablemente aconsejado por el Ministerio de Industrias, fué elevado al Ministerio del Interior, y este Ministerio se expidió precisamente en la misma forma que indicaba hace un momento el doctor Manini.

Entonces, se dirigieron circulares á todas las Intendencias; y recuerdo que contestaron, entre otras, las Intendencias de Canelones, Minas, Maldonado, Treinta y Tres, Flores, Colonia, Artigas y otras más. Sería, quizá, útil conocer ó ver todos esos antecedentes que se encuentran en el archivo del Ministerio de Industrias. Ellos podrían darnos una pauta de apreciación de la forma en que las Municipalidades y el Vivero Nacional pueden contribuir al arbolado de los caminos.

En lo que se refiere á la conclusión que ha leído el señor Presidente, yo no estoy de acuerdo, primero, en las esencias que se indican, porque se aconsejan puramente las de hojas caducas. No estoy de acuerdo, tampoco, en lo que se refiere á la altura de los árboles: árboles de cuatro metros de altura son extremadamente grandes.

(Apoyados).

— Como es una cuestión importante, y el momento oportuno para resolverla sería precisamente éste, por si se tomara una resolución en el sentido de que el Vivero Nacional procediera, por ejemplo, á la plantación en los caminos y carreteras; desde luego, es este el momento oportuno, porque es la época de plantación de las esencias indicadas. De modo que con una resolución del Congreso, el Vivero Nacional pediría en cantidad suficiente los árboles para proceder, en el futuro, á la plantación en los caminos.

Quiero significar con esto que quizá sería conveniente nombrar una Comisión del seno de este Congreso, que pudiera estudiar todos estos antecedentes que se encuentran en el Ministerio de Industrias, y pudiera presentar en una de las sesiones próximas del Congreso una conclusión definitiva sobre este punto que considero sumamente interesante.

Es lo que tenía que decir.

SEÑOR PRESIDENTE. — Esos antecedentes á que se refiere el señor Delegado podrían pasar á la Comisión que la Mesa propone en forma permanente, para dar el resultado de sus estudios en un próximo Congreso sobre esta materia.

Yo estoy de acuerdo con el señor Delegado en algunas conclusiones: por ejemplo, sobre el asunto de las hojas caducas. Me gustaría también que el Congreso se pronunciara al respecto. Esa es una cuestión que fué aconsejada y resuelta aquí después por la Mesa en el sentido afirmativo, creyendo que en nuestro país hay ventajas en qué en Invierno los caminos queden abiertos para que entre el sol, á fin de que los que viajan por ellos no estén bajo una sombra húmeda; y aún porque el sol es beneficioso para la propia carretera en los tiempos de lluvia; pero también como es un tema que conceptúo sumamente interesante, me gustaría que se pronunciara el Congreso concretamente sobre si sería conveniente elegir árboles de hojas caducas, ó si sería conveniente adoptar algunos árboles de hojas permanentes.

SEÑOR PRADERI. — En lo que se refiere á árboles de hojas caducas ú hojas permanentes, debe plantearse previamente á la índole de plantación; si será efectuada la vigilancia por las Municipalidades ó por los particulares.

Se argumenta que convienen en las carreteras los árboles de hojas caducas, no sólo por las causas que se han expuesto ya, sino que he oído, á un ingeniero civil, que el follaje permanente contribuye á mantener la humedad debajo de la carretera, contribuyendo enormemente á su deterioro y que en otoño y en invierno, por lo tanto, convendría, en todo caso, la intervención directa de los rayos solares.

Por otra parte, aun admitiendo que sea á título de turismo, en esas excursiones, cuando se sale, es más para recibir sol que sombra; pero nunca podrá exigirse un criterio especial en lo que se refiere á las plantaciones particulares, porque éstas, en ciertos casos, pueden ser protección contra los vientos; y entonces, forzosamente, se exigirán plantas de hojas permanentes.

Y aquí casi las razones técnicas del agrónomo desaparecerían, ante las razones de los ingenieros civiles, con respecto á la conservación de las carreteras, al mismo tiempo que las del turismo general.

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — Yo no he entendido claramente si los árboles á plantarse son dentro de la carretera, propiamente, ó fuera de ella. Parece desprenderse que es fuera de la carretera y dentro de la propiedad privada; más bien dicho fuera del camino.

Es sabido que la carretera forma una faja dentro del camino, alejada generalmente de los bordes de él. De manera que si la plantación se lleva á cabo en la forma que me lo hacen suponer los conceptos vertidos, el peligro que traería consigo la presencia de árboles de hojas permanentes para la carretera misma, desaparece desde el momento que éstos estén alejados de ella.

Ahora, si se trata de plantar los árboles en el borde de la carretera, sí, en general no creo conveniente la plantación de árboles de hojas permanentes, con excepción de ciertos trozos construídos con materiales que sean desagregados por efecto de los rayos solares; en esos casos los árboles de hojas permanentes pueden ser una protección para la carretera misma.

Por otra parte, estando el follaje á una altura relativamente grande del suelo, permite la circulación de corrientes de aire que pueden sanearlo, sin someterlo á la acción directa del sol.

Ahora, yo no creo conveniente que se planten los árboles fuera de la carretera.

La acción que se indicaba aquí que sería llevada á cabo por los peones camineros, no podría dirigirse con toda la actividad, diremos así, ó con toda la fuerza necesaria: es conveniente que los árboles estén dentro del camino público, y si se quiere proteger al transeunte de la acción de los rayos solares, deben ponerse los árboles cerca de la carretera.

Si, además, se pretende tener una fuente de recursos por medio de esencias maderables plantadas dentro del camino que, por regla general, tiene cuarenta metros de ancho, entonces debe ser un sistema de plantación distinto á seguirse. Quiero decir con esto que se deben formar, no una hilera, sino fajas laterales á todo el largo de la carretera.

(Murmullos).

SEÑOR PRESIDENTE. — Eso sería más bien en los caminos anchos.

SEÑOR BURMESTER. — En los caminos nacionales, que son los menos, y en los cuales no hay carreteras, generalmente.

SEÑOR ROSSI. — Yo no soy partidario de la plantación de árboles en los caminos nacionales, y sobre todo, en ciertas partes, en los terrenos bajos; es un peligro, porque conservan la humedad permanentemente y los ponen, en absoluto, intrasitables.

Se argumenta que la plantación de árboles en terrenos bajos levanta los terrenos; pero los levanta en las partes donde se han hecho las plantaciones y, por consiguiente, si en un bañado, en un terreno sumamente bajo, se plantan árboles, á los dos lados del camino tenemos, como consecuencia lógica que se hace un pozo mayor en la parte destinada á camino.

Ahora no digo que en las cuchillas, en los terrenos altos, sea posible la plantación de árboles.

SEÑOR BURMESTER. — Pero entiendo que el proyecto se refiere únicamente á la plantación de árboles en las carreteras y caminos macadamizados.

SEÑOR SUÁREZ. — Estamos tratando de carreteras solamente; yo creo que después trataremos de los caminos.

SEÑOR BURMESTER. — Si se hablara de caminos, yo tendría mucho que decir sobre el particular; pero entiendo que ahora no se trata de eso.

SEÑOR PRESIDENTE.—La única diferencia es que la conclusión referente á caminos era un poco más vaga, menos precisa, por lo mismo que es una tarea, una cuestión un poco más difícil. Sobre caminos solamente se llegaba á esta conclusión: “se indica como ventaja en todo sentido el arbolado de los caminos respectivos”. Esa es la faja de arbolado lateral á que se han referido los señores Delegados.

Esta es una especie de conclusión general sobre asunto de caminos.

SEÑOR SUÁREZ. — Yo creo, señor Presidente, que vamos á tratar en otra sesión el ancho de los caminos.

SEÑOR PRESIDENTE. — Es verdad.

SEÑOR SUÁREZ. — Y entonces sería el momento de consultar á este Congreso sobre si habría ó no conveniencia en hacer arbolados en los caminos. Estamos tratando de plantación de árboles en las carreteras.

SEÑOR PRESIDENTE. — Pero también una segunda conclusión que acabo de leer en este momento se refiere á caminos.



¿El señor Delegado Burmester decía que tenía algunas ideas sobre esto?

SEÑOR BURMESTER. — Sí, señor Presidente: á propósito de caminos, hace justamente muy pocos días, tuve oportunidad de observar un ensayo muy provechoso hecho nada menos que sobre nuestros caminos divisorios con el Brasil, en la Cuchilla Santa Ana.

Un hacendado de la cuarta sección del departamento de Rivera acaba de hacer una experiencia interesante: en una extensión de siete kilómetros y medio ha colocado plátanos de cinco en cinco metros sobre el lado del territorio uruguayo, y me sostenía este señor que sus vecinos, hasta muy próximo á llegar á Rivera, hasta unos treinta y cinco kilómetros de Rivera, estaban dispuestos á seguirlo en su experiencia si le daba resultados.

Desgraciadamente la experiencia no ha sido satisfactoria, porque un mes después de haberse efectuado la plantación de árboles, más ó menos de una altura de tres metros, había desaparecido la mitad llevada por los carreros para hacer leña: y la desesperación de este señor estribaba, justamente, en la observación que hacía el Delegado ó Ingeniero Rodríguez, de que la autoridad no le daba concurso de ninguna especie para evitar esos abusos.

Por eso observaba yo que la fórmula propuesta por el Ingeniero Rodríguez para la conservación de esas plantaciones, no era práctica, iba á tener un resultado muy relativo: era necesario que esa fórmula tuviera mayor amplitud, que todas las dependencias del servicio policial, á cualquier título, tuvieran amplias facultades para proceder en estos casos y corregir los abusos de esa naturaleza, porque como muy bien ha dicho el Ingeniero Rodríguez, se ha presentado el caso de apelar á un delegado del servicio policial para corregir abusos, y se ha negado porque no tenía facultades ó poderes para ello: — era á título de que esta era de competencia municipal.

Presento un caso más próximo que el que he citado en Rivera; aquí, en el departamento de Montevideo hay un ramal de camino carretero de Sayago á Peñarol, cuyas plantaciones se iniciaron hace diez años. Año por año se renuevan estas plantaciones, é invito á los señores Delegados á visitarlas. Constarán que ninguno de los árboles que existe tiene tres años de vida; la mayor parte tienen uno ó dos años apenas, á pesar de

reanudarse todos los años, y se trata justamente de un recorrido hecho por una población que necesita de ese arbolado constantemente como abrigo para peatones, porque carece de tranvías eléctricos para ir de Sayago á Peñarol, y tiene necesidad de esa carretera para su servicio diario y permanente; y sin embargo, no hay posibilidad de mantener y conservar ese arbolado, por destruirlo los transeuntes. De modo que habría mucho que pensar, para obtener un resultado práctico, en el sentido de darle seguridad á esas plantaciones, el imponerle á los propietarios su conservación; sería el ideal, si los propietarios realmente tuvieran poder suficiente para evitar su destrucción por parte de los transeuntes. Pero yo no veo el medio, no veo la manera de que esto se consiga, cuando en las puertas de Montevideo ocurren casos como el que acabo de citar, en el que, en las barbas de la autoridad, los que más necesitan de la sombra del arbolado, son los primeros en destruirlo.

Por otra parte, ha dicho muy bien algún Delegado, es muy fácil, mucho más fácil la plantación que la conservación, por un conjunto de circunstancias; y aun en los caminos, en general, la conservación debería estar librada, en todo caso, á la Municipalidad. Pero es otro problema que veo yo muy difícil, porque ni siquiera la Municipalidad tiene elementos, en general, para la conservación de los caminos existentes, — con menos razón, para la vigilancia de los arbolados. Únicamente la acción de ella podría hacerse sentir por intermedio de la Inspección de Vialidad ó del personal de camineros, cuando éste personal se creara.

De forma que el pensamiento de la plantación del arbolado en los caminos me resulta muy simpático; pero yo no lo considero práctico mientras no tengamos otra organización en lo concerniente á la conservación y vigilancia de los caminos. Creo que si se creara el personal de camineros, como decía muy bien el señor Ministro de Industrias, en los caminos carreteros eso sería muy fácil; pero en los caminos en general, que no tuvieran ese servicio especial ni permanente, sería una ilusión.

En cuanto á la altura de los árboles, opino también como uno de los Delegados que me ha precedido en el uso de la palabra, de que es exagerada la altura de los cuatro metros para los árboles nuevos; en campaña, sobre todo, hay gran dificultad para los trasplantes, y, por regla general, se pierden más fácilmente los árboles que se trasplantan, de cierta edad, de más

de un metro, por ejemplo, que los árboles pequeños. Yo he podido presenciar, justamente en el establecimiento que acabo de indicar, trasplantes de árboles efectuados en el año pasado, con dos años de arraigo, en los que se ha perdido un ochenta por ciento; y, por el contrario, en árboles nuevos, de un año, se ha obtenido un resultado mayor: el sesenta ó el setenta por ciento, se han salvado.

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿Me permite?... El señor Delegado Praderi, en una interrupción, aclaró el sentido de esta moción en la forma de que los cuatro metros se referían á que no tuvieran menor altura después del desarrollo.

SEÑOR BURMESTER. — ¡Ah! Perfectamente: es la menor que deben tener, porque cuanto más altos mejor para aerear el camino.

SEÑOR PRESIDENTE. — Es para evitar que se pusieran arbustos.

SEÑOR BURMESTER. — Muy bien. He terminado.

SEÑOR GARCÍA ACEVEDO. — La observación que hice hace un momento, relativa á la manera cómo el Vivero Nacional podía concurrir á la plantación de árboles, era sin desconocer las disposiciones que sobre arbolado tiene el Código Rural, y menos las disposiciones que tiene la Carta Orgánica de Juntas, cuyas disposiciones hacen referencia á los artículos del Código Rural; y no puedo ignorarlas, porque, esas disposiciones de la Ley de Juntas fueron, precisamente, obra mía: en el Congreso Municipal del 93, de que formé parte, propuse lo relativo á arbolado y mi proyecto fué sancionado.

Voy á hacer, todavía, una observación más sobre la conclusión propuesta por la Mesa, y esta observación se refiere á que la lista de las especies arbóreas propuestas en esta conclusión, me parece que debe ser objeto de una revisión, para aumentar algunas especies, y para incluir algunos árboles indígenas que deben figurar en esta lista.

Considero que el timbó, de crecimiento rápido y singular hermosura, el tarumán, igualmente hermoso, el higuerón, tan justamente admirado por su aspecto imponente cuando llega á su completo desarrollo, el canelón, cuya copa adquiere naturalmente formas iguales á las que se obtienen en Europa á fuerza de costosas podas, el ombú mismo en ciertos sitios en que haya amplitud, el molle y otros entre los de la flora indígena, servirían muy bien para arbolar las carreteras.

Respecto de la limitación á los árboles de hoja caduca, considero que eso no debe ser una condición indispensable en nuestro clima; lo es en los países europeos, y principalmente en aquellos países donde el invierno es muy crudo; pero en un clima como el nuestro, creo que no es indispensable que los árboles que se pongan al borde de los caminos sean de hojas caducas. Tenemos nosotros mucho más sol que el que tienen estas regiones donde son obligatorios; tenemos nosotros los caminos más anchos, en general; y tenemos, además, vientos que secan la humedad con mucha rapidez.

He concluído.

SEÑOR LOIS. — Desearía modificar, parcialmente, la proposición de la Mesa.

Yo entiendo que la plantación de árboles puede efectuarse en los caminos cuyo ancho no baje de cuarenta metros, ó sea en los caminos nacionales y en los carreteros que tengan, por lo menos, treinta de ancho, incluídos los pasajes; en cuanto á los caminos vecinales creo que no hay ni que pensar en establecer el arbolado, mientras no se haga el pavimento.

En cuanto á la clase de árboles á plantarse, creo que deben ser de hojas permanentes, en razón de que el árbol de hojas caducas, durante dos ó tres meses del año, llena de hojas las cunetas de los caminos. Aparte de eso, tienen un inconveniente mayor y es que generalmente — supongo — necesitan una poda anual y es necesario ver lo que importa una poda, en un camino que tenga una extensión de cuatro, cinco ó seis kilómetros.

Ahora, para la plantación de árboles en los caminos carreteros sería necesario, para su resguardo, emplear dos medios: uno que sería el tutor, y el otro el alambrado. Yo prefiero el alambrado por razones de economía. El tutor resulta carísimo y aparte de resultar carísimo está expuesto á ser destruído por personas que no tienen amor al árbol.

En la carretera de Minas á Montevideo, que tiene un ancho de treinta metros, incluído todo, se proyectó la plantación de eucaliptus, por la Intendencia Municipal de Minas, cuyo proyecto está á resolución del Ministerio de Obras Públicas, estableciendo dos hileras de eucaliptus en los paseos y una hilera de acacias, que son las que, prácticamente, han demostrado que se desarrollan con muchísima facilidad en nuestro suelo.

He dicho.

SEÑOR PRADERI. — Uno de los asuntos más insignificantes que

se han propuesto en la primera sesión del Congreso, precisamente porque su simplicidad suponía la aprobación espontánea, muestra que hay diversidad de ideas á su respecto; y el hecho de que se citen ejemplos locales, muestra al mismo tiempo cómo es difícil aprobar conclusiones generales sobre este punto.

Es la primera prueba de que á estos Congresos es conveniente traer ideas que puedan disipar muchas dudas. Ya en esta rápida lista que se ha dado, de esencias, se ve que es necesario un estudio detenido, según la orientación de los caminos por los cuidados que requiere cada árbol, por los vientos, según las exigencias de las poblaciones; y esa misma altura que se ha dado, no es una altura máxima uniforme: está sujeta á mil transformaciones, á la forma que se puede dar á los árboles cuando exijan poda ó no la exijan, porque hoy casi se hace un asesinato general, empezando por las plazas.

De modo que el punto considerado en esta sesión, y muchos otros, muestran que caben perfectamente todas las conclusiones propuestas, y que hay, por consiguiente, la necesidad de que se nombre una Comisión de Estudios que informe sobre estos temas y presente sus conclusiones para el Congreso próximo.

Es el primer Congreso que se celebra, y una de las más sencillas conclusiones muestra ya cómo cabe perfectamente un estudio detenido y profundo al respecto.

Es necesario, pues, dividir el país en zonas, en circunscripciones distintas, cada una con variedades de árboles apropiadas y entonces con los funcionarios existentes, y que podrían entenderse con los ingenieros civiles, también en lo que se refiere al cuidado del árbol en los caminos, poder, para el Congreso próximo, presentarse un trabajo completo.

En ese sentido mociono, señor Presidente, para que de todas esas conclusiones se acepte, por el momento, la que se refiere al nombramiento de una Comisión Especial que estudie suficientemente el punto para presentarlo en el Congreso próximo.

(Apoyados).

SEÑOR PRESIDENTE. — Se va á poner á la consideración del Congreso la moción del señor Delegado Rodríguez.

¿El señor Burmester deseaba completar la moción del señor Rodríguez?

SEÑOR BURMESTER. — En efecto, para el caso de ser aceptada, que comprendiera la moción también la facultad, por parte de

los agentes policiales, de vigilar y tomar providencias sobre la plantación de los árboles.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A.) — Yo creo, señor Presidente, sin perjuicio de que se vote la moción hecha por el señor Praderi, de que puede votarse la que he formulado para tratar de cuidar lo existente.

SEÑOR PRESIDENTE. — Sin perjuicio de la moción del señor Delegado Praderi, el Congreso, al mismo tiempo que nombra de acuerdo con la proposición también de la Mesa, una Comisión para que estudie todos estos detalles del asunto, pueda formular votos ó deseos sobre la misma cuestión independientemente.

De manera que una de las resoluciones podría ser esa del señor Rodríguez que se refiere á la Policía, y otra de las resoluciones pasar este asunto á la Comisión Permanente.

SEÑOR ÁLVAREZ. — Yo creo que la moción del señor Rodríguez no está completa, porque no se expresa con qué objeto se requerirá el auxilio de la Policía; y si el señor Presidente se digna hacerla leer se verá que hay un vacío.

SEÑOR PRESIDENTE. — Léase.

(Se vuelve á leer).

SEÑOR ÁLVAREZ. — No está indicado el fin con que se solicita ese recurso.

SEÑOR SOSA. — Yo no voy á votar la proposición del señor Ingeniero Rodríguez. En primer término, porque la considero completamente anodina en esos casos. Son en pequeño número los ingenieros que recorren nuestras carreteras, en cumplimiento de sus funciones de constructores de las mismas, y son muy pocos también, en general, los que querrían asumir el rol de “amantes del árbol” para obtener un distintivo que, á su vez, sería completamente inocuo, porque si no existe el servicio policial ante el cual deba recurrirse con el distintivo, el distintivo es absolutamente innecesario. Y eso es lo que ocurre generalmente en campaña: podrán todos los ciudadanos que recorren la campaña usar el distintivo de “amantes del árbol;” pero, si no encuentran la fuerza pública á quien instruir de su derecho, y á quien hacer cumplir la obligación de conservar los árboles, yo no veo, prácticamente, la finalidad que se obtendría con sólo adoptar el distintivo. Eso por una parte; por otra, creo que dicha proposición puede sustituirse, más eficazmente, tal vez, por la de emitir un voto en el sentido de que los Poderes Públicos se preocupen de dar instrucciones especiales á todos

los elementos de carácter oficial, como policías, ejército, y todos los demás funcionarios de campaña, para que, á su vez, se constituyen en verdaderos guardianes del árbol.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A.) — Es lo que se quiere hacer. Lo demás es platonismo.

SEÑOR SOSA. — Platonismo es, señor Ingeniero, querer dar nada más que un distintivo á los ingenieros civiles y á los que se consideren amantes del árbol.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A.) — No es platonismo.

SEÑOR SOSA. — Eso es platonismo; mientras que si el Poder Ejecutivo, por ejemplo, encarga á sus subordinados, que son mucho más numerosos que todos los ingenieros, que especialmente tengan cuidado de los árboles de los caminos públicos, seguramente si es platonismo, resultará menos platonismo que el mero hecho de conceder distintivos á ingenieros, etc., incapacitados, por sí solos, para hacer eficaces ó efectivas sus actividades.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A.) — El personal subalterno de la policía no se da cuenta de lo que es un árbol: ve en él únicamente el elemento que le da la leña.

SEÑOR SOSA. — Precisamente: debemos formular votos en el sentido de que se eduque á la policía. Muchas veces las personas que se dicen amantes del árbol, no lo son: y quién sabe si á quienes vamos á armar de distintivo en campaña, no sea á esas personas que son amantes del árbol y empiezan por arrasar los montes, sin permitir que se repueblen; esas personas que son las primeras en mofarse de los que empiezan á hacer sus plantaciones en las arenas y en los bañados, para desecar éstos y detener aquéllas.

Esos son, en general, los amantes del árbol en campaña; son los que asisten — sin comprenderlas, y sin llevar de ellas enseñanzas de ninguna clase — á esas fiestas del árbol que actualmente se realizan y que, en general, son puramente decorativas. Debemos hacer algo más práctico: debemos hacer lo que insinuaba el señor Ingeniero Rodríguez; debemos educar á la campaña, debemos educar á las policías, debemos educar á todos los funcionarios públicos en el respeto y en el cuidado del árbol; y si el Congreso debiera formular un voto que pudiese ser fecundo, ese voto debería tender á eso, á que los Poderes Públicos se preocuparan de estudiar el problema de una manera especial, y de tender, ya sea por medio de los ingenieros

agrónomos ó de otros funcionarios especiales, á que se haga en cada comisaría, si es posible, en cada escuela, en cada oficina pública, una verdadera cátedra de respeto al árbol, así, poco á poco, como se ha obtenido — según lo ha dicho el señor Ministro de Obras Públicas — el respeto á las flores en Montevideo, hasta el punto de que en los más lejanos parajes nadie las toca, conseguiremos que en campaña sea también respetado el mejor amigo del hombre en los campos, porque es el que muchas veces le fertiliza el suelo y es siempre el que, por lo menos, le da un poco de sombra en las largas jornadas á través de la República.

Yo, señor Presidente, en virtud de estas consideraciones, no voy á votar la fórmula que consideraría completamente anodina del señor Ingeniero Rodríguez, y la sustituiría por esta otra: para que el Congreso vote una proposición en el sentido de exhortar á los Poderes Públicos á que instruyan al personal de policía y á todo el personal, además, que esté á sus órdenes, en campaña, en el respeto y en el cuidado del árbol.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A.) — Esa es una misión inherente ya á toda policía.

SEÑOR SOSA. — Pero si empieza el señor Rodríguez por decir que la policía ve echar abajo los árboles.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A.) — Ve indiferentemente echar abajo los árboles. Se echan en las propias calles de Montevideo, señor Sosa.

(Murmillos.)

SEÑOR GARCÍA ACEVEDO. -- Yo considero que lo que debería hacerse es una exhortación en el sentido de que las disposiciones del Código Penal se cumplieran. El artículo 396 del referido Código, establece que incurren en el delito de daño, que da lugar á acción pública, los que maliciosamente destruyeren, dañaren ó de cualquier manera deterioraren cosas públicas ó de interés público. Bajo la sanción de este artículo caen los que atenten contra los árboles de calles, caminos, paseos ó parques públicos.

Pero esta disposición del Código Penal está abandonada: si ella se aplicara al pie de la letra, pagarían los que rompen y destruyen los árboles fuertes multas ó irían á prisión, por buen número de meses, y en algunos casos hasta por más de un año.

(Apoyados).

— Yo estoy de acuerdo en que debe propenderse al respeto,

al amor y á la consideración del árbol. Hay un movimiento serio en ese sentido, y se hace lo posible para que no suceda lo que ha dicho el señor Sosa, de que las fiestas del árbol son decorativas.

SEÑOR SOSA. — Hasta ahora, sí, señor, á pesar de que las intenciones de la Comisión Pro - Árbol son otras.

SEÑOR GARCÍA ACEVEDO. — La Comisión Central “Día del Árbol”, ha hecho todos los esfuerzos posibles para hacer práctica la fiesta en todo el país, y los sigue haciendo.....

SEÑOR SOSA. — Lo reconozco.

SEÑOR GARCÍA ACEVEDO. — en medio de una grandísima indiferencia; y si en algunas partes las fiestas del árbol todavía son solamente decorativas, es contra el órgano central que imprime el movimiento.

SEÑOR SOSA. — Lo reconozco, señor García Acevedo; pero el hecho es que son así.

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿No querría el señor Delegado dar forma á una moción con respecto á las cláusulas penales, respecto á que se cumplan las disposiciones legales sobre la materia? Se podría hacer un voto á la Alta Corte de Justicia en ese sentido.

SEÑOR GARCÍA ACEVEDO. — No: á la Alta Corte, no; en forma general: “Que el Congreso vería con agrado que tuviese una aplicación estricta el artículo 396 del Código Penal”.

SEÑOR AROCENA. — Tomo la palabra para ver si tengo la suerte de abreviar esta discusión, porque aquí hemos venido á tratar de caminos, y creo que estamos tratando de arboricultura.

Yo entiendo, como lo dije al principio, y el señor Ministro lo confirmó en su discurso, que ésta es una consulta de los Poderes Públicos á este Congreso.

Aquí se han dado opiniones de todo género por agrónomos, ingenieros civiles, etc., etc., que serán de gran instrucción para lo que desean los Poderes Públicos. Por consiguiente, se podría abreviar la discusión votando en ese sentido la moción que ha formulado el señor Ministro, de que se tengan en cuenta todas esas mociones. No hay ni necesidad de pasar esto á Comisión, porque creo que este Congreso durará unos pocos días, y la cuestión no es tan grave; y, sobre todo, no estamos tratando aquí del perfeccionamiento de los caminos del país, porque no hemos llegado todavía á esas exigencias, ni estamos tratando de la flora ó del arbolado que debe plantarse. Que se apruebe

una conclusión en el sentido de que el señor Ministro tenga en cuenta todas las opiniones vertidas por los Delegados que han tomado la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. — Se va á votar. Si se da, entonces, el punto por suficientemente discutido.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(Afirmativa).

— Entonces, se pondrá á votación la conclusión en los términos generales siguientes: “Que se conceptúa ventajosa, en todo sentido, la plantación.”

Y después se propone el nombramiento de una “Comisión Especial de ingenieros agrónomos para que estudie el punto y presente un informe en el próximo Congreso”.

Estas son las dos conclusiones, en términos generales. Después se votarán las mociones presentadas por los señores Rodríguez, Sosa y García Acevedo.

SEÑOR ROSSI. — Yo sería de opinión que el punto relativo á la plantación de árboles en carreteras y caminos se votara por separado.

SEÑOR PRESIDENTE. — Así se hará.

Se va á votar. Si se aprueba la primera conclusión.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(Afirmativa).

— Se va á votar la segunda conclusión.

Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(Afirmativa).

— Ahora se propone el nombramiento de una Comisión.

Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(Afirmativa).

SEÑOR PRESIDENTE. — Se va á votar ahora la moción del señor Rodríguez.

SEÑOR BURMESTER. — Yo pido el retiro de mi moción porque creo que está perfectamente sustituida por la del señor Sosa.

SEÑOR SOSA. — Yo no he hecho ninguna moción: he hecho indicaciones.

SEÑOR PRESIDENTE. — Si se aprueba la moción del señor Rodríguez.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(Negativa).

SEÑOR PRESIDENTE. — Hay una moción del señor Ballesteros Galarza, que se va á leer.

(*Se lee*):

“Para que se amplíe con lo dicho por el señor Presidente lo preceptuado por el Código Rural y la Carta Orgánica de Juntas.”

— Está á consideración del Congreso.

Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Negativa*).

— ¿Quiere redactar su moción el señor Sosa?

SEÑOR SOSA. — Yo no había formulado moción; pero mis indicaciones podrían concretarse en el sentido de que el Congreso expresara su deseo de que los Poderes Públicos instruyeran al personal de policías y á todas las demás personas dependientes de los mismos, en el respeto y en el cuidado del árbol.

SEÑOR PRESIDENTE. — Se va á votar.

Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Afirmativa*).

— Después la Mesa les dará forma á esas mociones.

— Hay una indicación del señor García Acevedo referente á una exhortación igual al cumplimiento de la legislación penal, con respecto á que la policía aprehenda á los infractores, y los jueces apliquen las penas que el Código indica.

Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Afirmativa*).

— Habiéndose agotado la orden del día, se levanta la sesión.

SEGUNDA SESIÓN

7 de Octubre de 1913

PRESIDE EL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS

Orden del día:— Soluciones para el pasaje de ríos y arroyos, cañadas etc.— Conveniencia de extender la construcción de balsas.— Puentes sumergibles y mixtos.

SEÑOR PRESIDENTE.— Queda abierto el acto.

Deseo consultar á las personas aquí presentes sobre el tema que tratará hoy el Congreso, que es el relativo á las soluciones para el pasaje de ríos, arroyos, etc., y la conveniencia de establecer la implantación de balsas, y también oír la opinión sobre los puentes sumergibles y mixtos, de acuerdo con la experiencia y el conocimiento de los señores congresales.

Como dije al principio de este Congreso, el Gobierno se propone presentar un proyecto de ley sobre vialidad. Como es difícil la consulta en particular á cada una de las personas que se deseara oír, este es el medio mejor para reunir una serie de opiniones é ilustrar al Gobierno.

De manera que creo que cualquiera que sea la resolución sobre estos asuntos, el beneficio, con respecto á la ley, será positivo.

Si alguno de los señores Delegados desea hacer uso de la palabra sobre este tema, puede hacerlo.

El Jefe de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas ha pasado una comunicación al Ministerio, referente á puentes, manifestando que los puentes sumergibles han dado buen resultado y eran una solución económica para todos los caminos, exceptuando las carreteras, y aplicable á cualquier curso de agua; que los puentes con accesos sumer-

gibles constituyen una buena solución económica para cualquier vía de tránsito y aplicable también á todas las corrientes de agua; que los puentes con accesos insumergibles constituyen la solución ideal, á la que debe tenderse siempre que los recursos lo permitan. Y con respecto á los puentes mixtos manifiesta que es una solución aceptable para grandes cursos de agua, que obligan á construir puentes de gran magnitud. Conviene en este caso establecer la perfecta independencia de las vías de comunicación. Que el Congreso se pronuncie sobre la cuestión de los puentes sumergibles.

SEÑOR ANDREONI. — Yo creo que después de la declaración categórica de la Dirección de Vialidad, no se puede agregar nada más, puesto que es ella la autoridad realmente competente para apreciar las ventajas que haya proporcionado el funcionamiento de estos puentes sumergibles, los que le han probado resistir satisfactoriamente á las grandes crecientes, representando, por otra parte, una economía notabilísima en el costo.

Hace, pues, muy bien la Dirección de Vialidad en aconsejar estos puentes sumergibles, cuando los recursos no consienten hacer los puentes á la altura definitiva. Naturalmente que habiendo recursos y tratándose de grandes vías de comunicación, conviene el puente no sumergible á la altura correspondiente; pero cuando no hay los recursos suficientes y las vías de comunicación no son tampoco de primer orden, el problema queda resuelto con el puente sumergible.

Considero, pues, que no habrá ninguna opinión discrepante, después de la competente afirmación de la Dirección de Vialidad.

SEÑOR PRESIDENTE. — Con respecto á lo que manifiesta el señor Ingeniero Andreoni, declaro que no me parece un motivo suficiente el hecho de que la Dirección de Vialidad establezca una opinión y una conclusión — aun mismo que reconozco que es la autoridad más conceptuada para opinar en estos casos — para que el Congreso se manifieste de acuerdo, porque tanto la Dirección de Vialidad como yo mismo, lo que deseamos precisamente es que sirvan como una especie de contralor de las opiniones propias, opiniones tan diversas, venidas de todo el país y de personas que están al cabo perfectamente de estos asuntos.

En el caso de que no hubiera observación alguna por

parte del Congreso sobre los puentes sumergibles, yo haría moción para que se hiciera constar que el Congreso considera que los puentes sumergibles son una solución económica aplicable para todos los caminos, exceptuando las carreteras, y aplicable también á cualquier curso de agua, lo que significaría una aprobación á la tendencia señalada por el señor Ingeniero Capurro en la Dirección de Vialidad.

SEÑOR RAMASSO (A. L.) — En verdad, señor Presidente, el Congreso, excepción hecha de los técnicos que forman parte de él, á mi modo de ver no se siente habilitado para poder pronunciarse por la negativa ó por la afirmativa en estas cuestiones.

Que los puentes son necesarios, no se puede discutir; que los puentes sumergibles son un medio, como acaba de decirse, de salvar la dificultad cuando no puede construirse el puente á la altura definitiva, tampoco puede discutirse; pero de que los puentes sumergibles den éste ó aquel resultado, que es lo que debería informar la conclusión del Congreso, á que llene las necesidades reales de la campaña, me parece que hay un poco de distancia.

Que el Congreso formule un voto en el sentido de que se tengan puentes y que si no se pueden tener en la forma definitiva, se tengan algunos que llenen siquiera transitoriamente las necesidades, me parece que en eso nadie podrá tener una opinión discrepante.

Pero yo entiendo, salvo la mejor opinión de los compañeros y del señor Ministro de Obras Públicas, que la cuestión en realidad para el Congreso no es esta. Podrá el Congreso dar una solución general; pero en rigor el problema para la campaña es otro: el problema es saber si los puentes, en una forma ú en otra, sirven ó no sirven en realidad las localidades donde se encuentran.

Y este, á mi modo de ver, es un problema un poquito más arduo de resolver que el que nos serviría para dar una conclusión general, — conclusión general que sería un voto de estímulo, la expresión de una necesidad, pero no la resolución del problema.

Yo advierto, como creo que habrá advertido el Congreso, cada uno de sus miembros, que todo esto que estamos haciendo no tiene en rigor más aspecto que el de concretar aspiraciones, pero nunca dar una conclusión definitiva.

Ahora, ¿qué alcance práctico — y esta es la pregunta que yo dirijo á la Mesa — puede tener la declaración del Congreso en un sentido ó en otro?

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿Me permite el señor Delegado?

SEÑOR RAMASSO (A. L.) — Sí, señor Presidente: para eso concreto la pregunta.

SEÑOR PRESIDENTE. — Voy á manifestar con toda claridad el alcance práctico que tiene.

Este Congreso, por la naturaleza de sus componentes, es un Congreso — diremos así — de especialistas, técnicos los unos y especialistas por experiencia adquirida los otros, y especialistas los demás por sus grandes vinculaciones con los más importantes centros de producción y de riqueza nacionales.

De manera que en la pregunta que yo acabo de dirigir al Congreso con respecto á los puentes sumergibles, el voto favorable del Congreso significa una idea, una indicación de llevar adelante las obras de esta naturaleza en las condiciones que aclara y establece la moción que yo acabo de proponer.

Cuando se forma un Congreso como este, de especialistas, todos tenemos sobre estos puntos opinión formada.

El voto del Congreso tendría un resultado práctico si se expresa á favor ó en contra de los puentes sumergibles. El Gobierno tendrá un concurso de opiniones considerable en pro de una solución ó de otra en los términos expuestos.

El Congreso manifiesta, después de oír la opinión de un Intendente, de un Ingeniero civil ó de un Ingeniero agrónomo, de un estanciero, etc., que está por tal ó cual otra solución. Bien: es una advertencia al Gobierno, de que ciudadanos con conocimientos especiales, venidos de todo el país, opinan que por ese camino va bien ó va mal.

SEÑOR RAMASSO (A. L.) — Voy á dar conclusión á mi idea porque quiero dejar, por lo menos, definida mi actitud en esta cuestión.

Insisto en que estoy muy lejos de oponerme ni de sentar una opinión adversa á que tengamos puentes concluídos aunque sea en forma provisoria; á que tengamos puentes, en una palabra, porque ese es el clamor de la campaña, como lo es, también, por los caminos y las carreteras. Repito lo que tanto se ha dicho y repetido: no hay vida nacional que pueda ser completa, sin vías de comunicación regulares y que la hagan fácil.

Pero quiero dejar esta constancia: que me parece que no se puede llegar á una conclusión así, general, de si los puentes deben ser sumergibles ó no, porque las necesidades de cada localidad son diferentes, señor Presidente, y porque siempre, por mucho que se votara una conclusión cualquiera, los mismos técnicos encontrarían, sobre el terreno, mil modalidades distintas, y nos encontraríamos con que muchos que preferirían la idea de que los puentes deben ser, por regla general, sumergibles, hallarían en muchas localidades que no serían los puentes sumergibles de mayor utilidad.

Á lo que yo voy es á esto sencillamente: á que el voto del Congreso no puede ser el de pronunciarse categóricamente sobre una forma ú otra forma de puente; á que tiene que ser algo que se acerque un poco más á la vida real, á la utilidad práctica. — Que se vote, sí, que la construcción de los puentes es una aspiración nacional, porque puentes, caminos y carreteras son cosas complementarias; pero adoptar más una forma que otra, esto lo pueden decir las necesidades, señor Presidente, y no el Congreso. El voto general está muy bien; pero la solución A ó B dentro de él, no llega á convencerme de que podamos dar á estos problemas una orientación mejor ni peor. Para cada caso y aun para cada técnico, — es sabido — la forma de llenar las necesidades de las diversas localidades, es diferente.

Yo, como miembro del Congreso, me detengo ante la necesidad práctica; y si creo que es útil votar una conclusión, no creo en la mayor utilidad de adoptar ó de darle una orientación determinada.

Es lo que quería decir.

SEÑOR SÁNCHEZ. — Yo no estoy de acuerdo con lo manifestado por el doctor Ramasso en este momento: creo que el Congreso, por la calidad de sus componentes, como lo acaba de decir el señor Presidente, está perfectamente habilitado para decidir si los puentes sumergibles llenan ó no las necesidades de la mayor parte de los caminos al atravesar los ríos.

Tanto los ingenieros, como los intendentes que se encuentran aquí y la mayor parte de los Delegados de las Asociaciones Rurales, conocen perfecta y prácticamente el asunto.

Yo no veo inconveniente, por consiguiente, de ninguna clase, en que el Congreso pueda manifestar claramente si un puente sumergible sirve ó no las necesidades locales, y si se puede

pasar durante todo el año, y resiste durante muchos años. Prácticamente hemos visto que la mayor parte ha resistido perfectamente durante 10 ó 15 años que hace que están contruídos, y que prestan, como cualquier puente definitivo, los mejores servicios.

El Departamento del Durazno tiene un puente sumergible en el Yi, que es un río de fuerte correntada; y ese puente, contruído hace 10 años, llena como cualquiera las necesidades de la vialidad. El apreciar esto no es una cuestión de técnica ni de conocimientos especiales, es una cuestión simplemente de buen sentido. Si los puentes definitivos costaran lo mismo que los provisorios, ó algo parecido, no habría que discutir; pero es que los provisorios prestan los mismos servicios y cuestan muchísimo menos; y eso está al alcance de cualquier persona.

Junto á Trinidad, de donde soy Intendente, existe un puente definitivo que costó 80 ó 100.000 pesos. Todo el mundo sabe que con uno provisorio, de 8 ó 10.000 pesos, se llenarían perfectamente las necesidades del Departamento, porque ese puente definitivo está sobre un arroyo que carece de agua; apenas dos ó tres veces al año hay crecientes, que no llegarían á un puente provisorio.

Ahora, que los terraplenes sean sumergibles ó no, es cuestión puramente técnica; pero el Congreso puede manifestar con toda capacidad si los puentes sumergibles sirven ó no las necesidades locales, con la experiencia que se tiene hasta la fecha.

SEÑOR PRESIDENTE. — Precisamente eso es lo que quería proponer la Mesa.

SEÑOR ROSSI. — Estoy de acuerdo con las ideas emitidas por mi colega el señor Intendente por Flores, porque también nosotros en Canelones tenemos un puente sumergible sobre el río Santa Lucía, que tiene un caudal de agua bastante importante, y que ha llenado hasta ahora todas las necesidades locales.

El señor Delegado de la Asociación Rural de Canelones, Agrimensor Moré, que ha tenido una intervención activísima en la construcción de ese puente, podría proporcionar algún dato importante al respecto.

SEÑOR MORÉ. — Yo creo, señor Presidente, que la Dirección de Obras de Vialidad es la más habilitada en este caso para poder informar. Es cierto que he sido el iniciador, pero por

lo mismo no desearía abrir opinión al respecto: es la Dirección de Vialidad la que puede decir si el puente es ó no útil.

SEÑOR ROSSI. — Pero el señor Moré podría decir, con la lealtad que le caracteriza, si el puente sumergible de Santa Lucía, llena ó no todas las exigencias. Tal vez por un exceso de modestia no quiera decirlo...

SEÑOR MORÉ. — Me parece que es la Dirección de Vialidad la que debe manifestarlo. El señor Capurro sería uno de los habilitados para hacerlo.

SEÑOR CAPURRO. — Habiendo remitido esa comunicación á la Presidencia, me creía excusado de hablar sobre los puentes sumergibles: creía que con eso quedaba expresada la idea de la Dirección de Vialidad.

Nosotros hemos construído una gran cantidad de puentes sumergibles y seguimos construyéndolos todavía, y nuestra opinión es francamente favorable á ellos en los casos explicados en la comunicación que hemos dirigido á la Mesa.

No hemos tenido en ninguno de los puentes construídos hasta ahora accidente de ninguna clase. Las obras han soportado perfectamente bien el tránsito y se ha efectuado el pasaje con toda regularidad, salvo en dos ó tres crecientes por año, que los señores congresales saben se producen en toda la República; pero eso para la campaña, donde el tránsito no es muy intenso todavía; no es de una importancia capital.

De manera que nosotros, en general, no podemos sino hablar favorablemente de la construcción de estas obras económicas. Hay una porción de casos que los señores intendentes conocen perfectamente, de puentes construídos en los departamentos de Canelones, Treinta y Tres, Tacuarembó y Durazno, y no hay sino noticias favorables respecto de ellos.

SEÑOR SUÁREZ (F.) — Yo voy á apoyar las indicaciones que acaban de hacer los colegas que me han precedido en la palabra y al mismo tiempo manifestar que acepto la conclusión de la Dirección de Vialidad respecto á la conveniencia de los puentes sumergibles, dada la imposibilidad de hacer obras mayores actualmente.

Hace pocos meses hemos construído un puente sumergible en el Departamento de la Colonia, sobre el arroyo San Juan, un arroyo que continuamente impedía el tránsito público, y ese puente ha salvado todas las dificultades que existían.

El arroyo San Juan, que aumenta el caudal de sus aguas

por la creciente del río, no daba paso cuatro ó cinco veces en el mes, y además, cuando habían otras crecientes por las lluvias, era mayor el tiempo que estaba sin dar tránsito. Actualmente todo el vecindario de aquella zona reconoce las ventajas que ofrece este puente sumergible.

Así es que por estas breves consideraciones daré mi voto favorable á la proposición relativa á la construcción de estos puentes sumergibles.

SEÑOR ANDREONI. — Me parece, señor Presidente, que ahora con la manifestación de los señores intendentes, que eran precisamente los que debían pronunciarse del punto de vista práctico, y con la ratificación de la Dirección de Vialidad de que no ha notado ningún inconveniente con la construcción y funcionamiento de estos puentes, me parece que el Congreso está en condiciones de manifestarse de un modo categórico. Porque cuando yo había indicado que la opinión de la autoridad competente en la materia, que es precisamente la Dirección de Vialidad, tenía un gran peso, era no solamente porque fuera la iniciadora y la constructora de esos puentes, sino porque es la autoridad que ha tenido ocasión de constatar en la práctica los buenos resultados de esas obras. Ninguno, fuera de la Dirección de Vialidad, puede saber realmente si ha habido que hacerse reparaciones ó si estas obras han sido deterioradas con las grandes crecientes. Por eso decía que desde el momento que la Dirección de Vialidad llegaba á estas conclusiones y proponía la construcción de esos puentes, siempre que no se trate de grandes arterias y consultando también la parte económica, en el caso de no contarse con grandes medios, me parecía que con esa opinión de la Dirección de Vialidad estaba en cierto modo resuelto el problema. Ahora viene todavía á corroborar esta opinión lo manifestado por los señores intendentes, quienes dicen que en la práctica no ha habido ningún inconveniente con respecto al tránsito, porque hay que reconocer que si solamente, al fin y al cabo, son tres ó cuatro crecientes en el año las que pueden impedir el pasaje sobre los puentes y que con esta excepción los puentes sumergibles funcionan exactísimamente como los demás, los resultados prácticos han sido bien favorables.

Por consiguiente, creo que el Congreso está perfectamente habilitado para dar su voto favorable á la construcción de los puentes sumergibles en los casos que se ha indicado.

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no hay observación, se va á votar. Léase la proposición.

(*Se lee*):

“El Congreso resuelve recomendar la construcción de puentes sumergibles que constituyen una solución económica para todos los caminos, exceptuando las carreteras, y aplicables á cualquier curso de agua.”

—Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Afirmativa*).

Léase la proposición siguiente.

(*Se lee*):

“*Puentes con accesos sumergibles.* — Son una buena solución económica para cualquier vía de tránsito y aplicables á todo curso de agua.”

—Se va á votar.

Si se aprueba esta proposición.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Afirmativa*).

Léase la siguiente.

(*Se lee*):

“*Puentes con accesos insumergibles.* — Solución ideal á que debe tenderse siempre que los recursos lo permitan.”

—Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Afirmativa*).

Léase la última proposición.

(*Se lee*):

“*Puentes mixtos.* — Solución aceptable para grandes cursos de agua, que obliguen á construir puentes de gran magnitud. Conviene establecer la perfecta independencia de las vías de comunicación.”

—En esta última parte desearía consultar al Congreso sobre lo siguiente. Dice: “Conviene establecer la perfecta independencia de las vías de comunicación.” ¿En qué forma se debe establecer esa independencia?

SEÑOR CAPURRO. — ¿Podría explicar más concretamente á qué se refiere el señor Ministro?

SEÑOR PRESIDENTE. — Me refiero á lo siguiente: como sabe el señor Delegado, con respecto á la perfecta independencia de vías de comunicación en un mismo puente ha habido opi-

niones diversas y controvertidas; y como hay tantos ingenieros aquí, en el seno del Congreso, yo desearía conocer algunas opiniones, comenzando por la del señor Director de Vialidad.

SEÑOR CAPURRO. — La idea de la Dirección de Vialidad, con respecto á los puentes mixtos de ferrocarriles y carreteras, es que en la misma calzada no se coloquen las dos vías; que sean calzadas independientes, colocadas en un mismo plano y separadas por una viga principal, ó bien en dos planos, pero siempre independientes.

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿En el mismo plano?

SEÑOR CAPURRO. — En el mismo plano ó en un plano superior.

Aquí es difícil, dada la constitución topográfica de nuestros ríos y arroyos, que sea aplicable el sistema de colocar las vías ferrocarrileras en el plano inferior y en el superior la calzada para vehículos; pero está la otra solución, que es colocarlas en el mismo plano. Esa sería tal vez la más conveniente para este país.

En consecuencia, lo que nosotros pensamos es que debe ser completamente independiente la situación de las vías de tránsito.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A. V.) — Este es un punto de suma importancia.

Actualmente el problema se resuelve en nuestro país con un puente ya construído, sobre el cual el Poder Ejecutivo ha autorizado el pasaje de una línea de ferrocarril.

Yo creo aventurado entrar á sancionar proposiciones categóricas al respecto, por las siguientes razones:

No hemos resuelto todavía el problema de las vías de ferrocarril de segundo ó tercer orden, de distinta trocha á la actual, cuya característica en primer término es la economía; de manera que no debemos nosotros improvisar soluciones que lleguen á entorpecer la solución de las vías de segundo orden.

Se ha construído el puente del Pan de Azúcar sobre el arroyo del mismo nombre, de cemento armado, y el Poder Ejecutivo ha autorizado una línea de ferrocarril de trocha angosta á Piriápolis.

Yo creo que por el momento es un asunto este en que no puede llegarse á soluciones categóricas respecto á la cuestión de independencia de vías.

Por otra parte, no veo grandes inconvenientes para que los

vehículos puedan cruzar en un corto trayecto las vías de ferrocarriles de segundo orden. Respecto de los actuales, de gran velocidad, el inconveniente sí existe; pero no respecto de los ferrocarriles de segundo orden, que son de interés local, y tal vez es una de las soluciones para resolver el problema de vialidad en muchas regiones de nuestro país, en donde los caminos carreteros son en la actualidad de un costo elevado, además de que nosotros debemos propender á que esas líneas ferrocarrileras de segundo orden sean llevadas á cabo con economía.

Son esas las razones que me mueven á no votar conclusiones de carácter definitivo.

Desearía, sin embargo, oír las opiniones de mi colega señor Capurro.

SEÑOR CAPURRO. — Yo voy á expresar cuáles son los argumentos que nos han decidido á proponer esa conclusión. Son tres: la seguridad, la facilidad y la comodidad del tránsito. La seguridad, porque es claro que donde pasa un ferrocarril y transitan, al mismo tiempo, peatones y vehículos, existen evidentemente peligros; la facilidad, porque donde circula un ferrocarril y tropas de ganado, por ejemplo, ó carretas, es natural que tiene que demorarse el tráfico de uno ú otros, porque los dos no pueden pasar á la vez; y la comodidad, porque el afirmado en los puentes mixtos presenta serias dificultades. Se sabe que la colocación de una vía férrea dentro del afirmado de una carretera es una cuestión de solución difícil: los rieles constituyen siempre un obstáculo para la comodidad de la circulación de rodados.

De manera que estos son los tres argumentos que expongo favorables á la independencia de las vías de tránsito. Lo único que se podría señalar en contra es la economía: no hay más.

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿Y la solución en distintos planos?

SEÑOR CAPURRO. — Son dos vías de tránsito; pero para que puedan colocarse en distintos planos el ferrocarril y la carretera, es necesario que las riberas de los ríos sean altas, cosa que no sucede en nuestro país, donde generalmente son muy planas en casi todas las zonas, salvo una parte del Departamento de Minas.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A.) — Esta unión del ferrocarril de trocha angosta de la Estación Pan de Azúcar al Balneario de

Piriápolis, no hubiera sido posible, si se le exige á su concesionario, el señor Francisco Piria, la construcción de un puente para su ferrocarril: nos hubiéramos visto privados de esa obra que muchos de los que están aquí presentes la conocen, incluso el señor Ministro de Obras Públicas.

En verano, las dos vías por donde se va á Piriápolis — tanto la Estación de las Flores como la Estación Pan de Azúcar, — son de difícil acceso. Entendiéndolo así el Poder Ejecutivo y después del informe de las oficinas técnicas del Estado, es que accedió al pasaje de esta línea de trocha angosta, y es á ellas á las que yo me vengo refiriendo. Los argumentos del señor Capurro tienen su razón de ser en las vías de ferrocarriles de gran velocidad.

Yo llamo la atención de que si se llega á votar una conclusión por lo menos se desvincule de ella á los ferrocarriles de segundo orden, de trocha angosta. Estoy en un todo con el señor Capurro cuando se trata de ferrocarriles de trocha normal, á gran velocidad, y que hacen el servicio principal de nuestro país, pero no así en los de trocha angosta.

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — Yo no estoy de acuerdo con el Ingeniero Rodríguez, ni en la oportunidad de una declaración del Congreso, ni en lo que se refiere á los ferrocarriles secundarios. Creo que el momento es muy inoportuno, porque nuestra vialidad es incipiente; y en cuanto á las razones que ha expresado el Ingeniero Capurro, que existen siempre para separar á los ferrocarriles de gran interés, con el interés general de las carreteras, subsisten también en los ferrocarriles de interés secundario. Así, por ejemplo, el caso que citaba el Ingeniero Rodríguez del puente sobre el Pan de Azúcar, es un argumento á favor de la tesis sostenida por la Dirección de Vialidad: á ese puente se le ha dado un metro y medio más del ancho necesario, y para que la vía quede perfectamente separada del camino, no falta más que poner una valla de alambre que los defina. Ha sido necesario ensanchar el camino, y se ha ensanchado, conservando el ferrocarril su espacio especial para correr.

Es evidente que tiene que separarse realmente el tránsito en una vía ó en otra, sea de gran velocidad, ó de pequeña velocidad el ferrocarril; máxime si se tiene en cuenta que la proposición que se ha formulado por la Dirección de Vialidad se ha referido á grandes cursos de agua, lo cual trae aparejado

consigo un espacio relativamente grande para cruzar el puente; pero la Dirección de Vialidad ha sido previsora, y ha adoptado esta solución también en pequeños puentes, como es el de Pan de Azúcar.

Así es que yo creo que conviene que el Congreso formule su voto, estando — como el señor Ministro lo ha dicho — compuesto por personas perfectamente autorizadas para emitirlo. puesto que conocen las condiciones de la campaña.

Todos sabemos en qué condiciones transita un ferrocarril, sea de trocha ancha ó sea de trocha angosta: es necesario que los maquinistas tengan la seguridad completa de que su vía está libre, que está despejada; es necesario, por otra parte, también que los conductores de vehículos por la carretera, tengan la certeza, la seguridad absoluta, de que no hay un peligro en ella para transitar.

De modo que la solución propuesta por la Dirección de Vialidad creo que debe aplicarse á todas las vías, ya sean de interés general ó de interés secundario.

He terminado.

SEÑOR PRESIDENTE. — Entonces, quedaría la conclusión redactada más ó menos así, la forma definitiva después la hará la Mesa: “Conviene establecer la perfecta independencia de las vías de comunicación”.

(*Aprobados*).

—Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Afirmativa*).

—Otro problema sobre el cual yo deseaba consultar la opinión de las personas aquí reunidas, es el de la cuestión de las balsas. Yo he oído y oigo quejas todos los días de la campaña, de que las balsas, unas no son grandes, no tienen capacidad bastante, otras no funcionan bien, etc.

En primer lugar, se propone la cuestión sobre la utilidad de las balsas.

SEÑOR ANDREONI. — Yo creo que no hay duda ninguna de que las balsas prestan un servicio importantísimo á la campaña, sobre todo en los sitios donde por muchísimo tiempo es presumible la falta de puentes.

La razón principal por qué las balsas no dan todo el resultado que deberían dar, es que casi siempre son administradas por particulares que, en la mayoría de los casos, quie-

ren gastar lo menos posible y sacar un rendimiento exagerado sobre el modesto capital empleado. Pero si las balsas se construyeran como corresponde, serían indudablemente una solución muy práctica; y sobre todo, representan una solución práctica por dos motivos: por la rapidez de su instalación, y después también por el pequeño gasto. Es evidente que las balsas corresponden especialmente á los sitios donde hay un tránsito reducido y considerable profundidad de agua, y en estos casos una balsa puede prestar servicios.

En el Congreso Rural que tuvo lugar en el año 1895, hubo una conclusión terminante en favor de las balsas, sino explotadas directamente por la Administración Pública, por lo menos con la intervención de dicha Administración para garantizar al público dos cosas: la seguridad del tránsito y su baratura, interviniendo no solamente en la construcción y funcionamiento de las balsas, sino también en la formación y aplicación de las tarifas correspondientes.

SEÑOR BENAVIDES. — Yo quería decir algo respecto de las balsas.

Las balsas construídas son, sin duda alguna, muy pequeñas, y el servicio que ellas prestan, aunque es bueno comparado con las antiguas balsas, es seguramente deficiente, y no solamente deficiente por las dimensiones de las balsas, sino especialmente por la premura con que se han instalado, sin arrimos, sin desembarcaderos. Toda balsa bien instalada necesita una instalación de tierra especial para el arrimo, máxime en ríos algo importantes.

De manera que se lucha con grandes dificultades, sobre todo en ríos caudalosos, no sólo por la correntada del río, sino también por el arrimo, que á veces es en medio del monte, ó en medio de parajes, si es posible, intransitables. Esto debe corregirse construyendo desembarcaderos adecuados.

Las balsas son, á mi juicio, la solución más indicada para el tránsito por los ríos de nuestro país, sobre todo de los grandes ríos navegables, por cuanto por muchos años no se podrá pensar en importantes puentes insumergibles, que demandan grandes sumas de dinero; mientras que una balsa instalada en las condiciones en que se instalan hoy mismo en Europa, por medio de motores, balsas automáticas con mecanismo económico de aceite, de petróleo, y con buenas instalaciones de embarque, pueden establecerse y llenar su objeto con suma

rapidez. No sólo se hacen estas barcas en la campaña europea, sino que se encuentran en las grandes capitales, los Estados Unidos de América, donde desde hace mucho tiempo atrás reemplazan, á los grandes puentes, obras siempre caras. Precisamente he tenido oportunidad de ver hace algún tiempo, en los Estados Unidos, sobre el río Hudson, balsas con propulsión propia que funcionan con mucha regularidad en parajes donde el movimiento en todos sentidos es muy importante.

El uso de las balsas ha permitido allí desarrollar el tráfico terrestre y fluvial con economía y sin los obstáculos que los grandes puentes tendidos al través de los ríos navegables pueden importar para las embarcaciones que utilizan estos últimos.

De manera que yo creo que en los ríos como el río Negro, hoy navegable en una gran parte del año, y que lo será permanentemente de acuerdo con las leyes de la Nación, como el río Cebollatí, hacia el cual se va á construir brevemente un ferrocarril, y como en otros ríos navegables, si no se quiere recurrir á obras muy costosas, muy caras, puentes muy altos, no solamente por las exigencias de la circulación, sino para que la navegación pueda operarse libremente, convendrá sin duda, el empleo de las balsas; pero entonces de las balsas con sus motores y con arrimos especiales, de balsas preparadas en forma tal, que cuando la corriente del río es grande, ellas utilicen esa misma corriente para arrimarse á las márgenes, transformándose así en factor útil la misma acción de las aguas.

Creo, pues, que las balsas son actualmente la solución indicada para el cruce de los grandes ríos en nuestro país, y que lo serán por mucho tiempo.

Las balsas construídas por el Ministerio de Obras Públicas, tal como están instaladas, han costado menos de *dos mil trescientos pesos* cada una. Por consiguiente, han tenido que ser chicas: son, más ó menos, balsas de unos *doce metros* de largo por *cuatro* de ancho; de manera, pues, que con un carro de los que se usan en campaña, una carreta de bueyes, ya está ocupada la balsa; y si el río es grande, si la correntada es fuerte, el paso debe ser muy lento; pero esto no quiere decir que el sistema sea malo: es deficiente la aplicación de él.

SEÑOR ORIQUE. — Yo estoy de perfecto acuerdo con las consideraciones que acaba de hacer el señor congresal que ha

hablado, y voy á citar unos hechos y á hacer algunas consideraciones sobre este punto.

El Departamento donde yo actúo, el Departamento de Cerro Largo, creo que sea uno de los que cuenta con más balsas: hay allí tres ríos navegables en casi todo su curso, y dos ó tres arroyos que son casi como ríos. En todas esas corrientes de agua son muchos los pasos que dan acceso á caminos muy importantes, y el único medio de vadearlos, — excepto el arroyo de Conventos, al lado de la ciudad de Melo, donde hay un puente, — son las balsas.

Pero de todas las numerosas balsas que hay en el Departamento de Cerro Largo, sólo una, la que mandó construir el Ministerio de Obras Públicas, hace un año, no representa un enorme gravamen para los particulares. Casi todas ellas importan una gabela insoportable, porque si bien es cierto que hay una ley que no consiente el sistema de colocación de balsas por particulares, sino sujetas á una tarifa baja, en la práctica, por no haber medios eficientes de controlar á los concesionarios, y además porque si se quisiera hacer efectiva con todo rigor la tarifa, se suprimirían las balsas y entonces no habría cómo efectuar el vado; el hecho es que las balsas de propiedad particular representan un terrible inconveniente para el fomento del tráfico, y por consiguiente, de la producción en general.

La única balsa, como decía, que no representa gravamen para el tráfico, es la construída por el Ministerio de Obras Públicas, que tiene sólo una tarifa de diez centésimos para los vehículos cargados; mientras que las balsas de los particulares, en muchos momentos de grandes crecientes, han llegado á cobrar hasta tres y cuatro pesos por un vehículo cargado, con la agravante de que se obliga á los conductores de vehículos á descargarlos antes de entrar á la balsa, para volver á cargarlos después del pasaje.

Ahora bien: puesto que es posible que en muchos departamentos de la República ocurra otro tanto de lo que ocurre en Cerro Largo, es indudable que los beneficios de cualesquiera conclusiones á que llegara el Congreso y adoptaran los Poderes Públicos sobre la conveniencia de los puentes sumergibles, que no puede ser discutida, los beneficios, digo, de esas conclusiones, demorarán mucho tiempo en llegar á toda la República, dado nuestro sistema hidrográfico tan nutrido.

Luego, pues, para que el Congreso, en éste como en algunos otros puntos que va á tratar, pueda llegar á una solución práctica é inmediata, yo creo que debía declararse que, sin perjuicio de lo que resuelvan los Poderes Públicos respecto á la construcción de puentes, hay conveniencia de que, sin pérdida de tiempo, se sustituyan las balsas servidas por particulares por balsas construídas por el Estado y entregadas á las Municipalidades, para que hagan el servicio con una tarifa mínima, con el mínimo peaje posible.

Esta solución tiene otras ventajas, sin ser las que se han señalado. Recientemente se han presentado á la Intendencia de Cerro Largo los vecinos de uno de los pasos principales del río Tacuarí, ofreciendo su concurso para hacer una balsa. Por lo menos, dicen que aportarán la mitad del costo; y otros vecinos, que han visto este ejemplo, se disponen á hacer ofrecimientos análogos.

Luego, pues, puede asegurarse que dado el costo bajo de las balsas, si se adoptara una resolución por el Poder Ejecutivo, de acuerdo con estas ideas, se encontrarían numerosísimos núcleos de población, ubicados á orillas de ríos caudalosos, dispuestos á cooperar á la obra con mucha más facilidad que á la construcción de un puente, que siempre es de costo mayor, veinte ó treinta veces mayor que el de una balsa.

Yo propondría, pues, al Congreso, que hiciera esta declaración.

He terminado.

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿Quiere dictar la conclusión?

SEÑOR ORIQUE. — Sí, señor. (*Dicta*): “El Congreso declara la conveniencia de que, sin perjuicio del plan de construcción de puentes que se adopte, se destine de inmediato por los Poderes Públicos la suma necesaria para sustituir las balsas de construcción particular por otras construídas por el Estado, sujetas á una tarifa mínima, y cuyo servicio y conservación estarán á cargo de las Municipalidades.”

SEÑOR PRESIDENTE. — Se va á leer.

(*Se lee*).

—Si no se hace uso de la palabra, se considerará aprobada. Queda aprobada.

Va á leerse una comunicación recibida de los señores Intendentes del Salto y Paysandú.

(*Se lee*):

“Señor Presidente:

La construcción, reparación y conservación de los caminos públicos de nuestra campaña, debe constituir el tema obligado de este Congreso y de los hombres amantes del progreso que se preocupan del mejoramiento de las actuales y malas vías de comunicación. Es evidente que con ese mejoramiento, que todos anhelamos, iremos acercándonos á la solución de uno de los problemas más serios y de más vital interés, como lo es, sin duda alguna, el de la vialidad rural.

Con buenos caminos y con pasos accesibles de arroyos, satisfaremos una exigencia pública nacional, facilitando el tránsito para el desenvolvimiento de las fuerzas vivas de nuestra densa campaña, en sus diversas manifestaciones de progreso intensivo, tanto en el orden ganadero como en el comercial é industrial; pero para llegar á un resultado práctico hay que convenir en que hasta tanto no obtengamos el trazado general de caminos, cuyas líneas, formando una vasta red se hallarán subordinadas al gran número de cursos de agua que cruzan nuestro territorio, exigiendo obras de arte, de suyo costosas, aparte de imponer un estudio previo como medio de determinar los puntos más favorables de paso; mientras subsistan los caminos actuales, que salvo rarísimos casos, tienen su trocha quebrada por el sólo hecho de salvar obstáculos donde el hombre no ha intervenido todavía, tal es como pantanos, bañados, pedregales, fuertes pendientes, etc., sin contar los zig-zags — no justificados — motivados por los estrechamientos, desvíos y hasta el cierre de caminos naturales, tenemos el deber de ser prácticos, obviando cuando menos las grandes dificultades del momento. Hay que evitar en adelante ese cierre de caminos á que acabamos de referirnos, producido en épocas pasadas, en que tales hechos merecían la indiferencia del Estado y en que hasta se les consideraba como un inconveniente para la propiedad, entendiéndose que el valor de ésta desmerecía al ser cruzada por un camino público, tratando de desviarlo hasta llevarlo al límite ó perímetro de la propiedad.

Y para lograr aquel propósito, en el momento mismo, es de verdadera conveniencia, de positiva necesidad, practicar en cada camino, tan sólo aquellas reparaciones más indispensables para asegurar el tránsito y construir únicamente carre-

teras y obras de arte cuando su emplazamiento, dirección ó proximidad á los centros de población, estaciones de ferrocarril, etc., permitan afirmar que lo que en ellos se invierta no será un gasto estéril en un futuro cercano.

Hemos hablado de las obras de arte costosas, que demanda el vado ó pasaje de los ríos y arroyos, cuyo cauce varía, puede decirse, tantas veces cuantas crecientes ocurran, y producen pozos y zanjas en el sentido de la corriente y que, por esa circunstancia, no es dado cruzarlos sin inminente peligro, tan pronto pasamos el período de las lluvias y crecientes.

En esos casos las reparaciones más indispensables para los caminos no estudiados ó no determinados, serían las de badenes ó calzadas, siempre que el nivel del estiaje los haga practicables, que no formen cascada, ó que la naturaleza del fondo del cauce no haga temer su destrucción.

De acuerdo, pues, con nuestros medios y nuestras necesidades, y basados en la experiencia, se impone la construcción de calzadas en las cañadas; y en los pasos de arroyos cuyo vado sea permanente en la mayor parte del año, la construcción de calzadas sumergibles, en la forma como lo aconsejan los técnicos, de manera que esos pasos que en épocas de creciente dificultan su vado, por un par de días, ofrezcan menos tropiezo y permitan aminorar el tiempo que ahora obligan á perder.

No existe conveniencia en extender la construcción é instalación de balsas en esos arroyos, y la hay, en cambio, en restablecerla en los ríos cuyos pasos no den vado en la mayor parte del año. Estas balsas vendrían á substituir á los puentes sumergibles, respecto de cuya conveniencia y necesidad, como medio de transporte superior á todos los demás indicados, no habría nada que decir, sino supiéramos que hoy por hoy su construcción se hace poco menos que imposible por las fuertes y elevadas sumas que demandaría su construcción, que no estaría en relación directa con las ideas que tenemos el honor de apuntar, de hacer obras de reparaciones ligeras, sin elevado costo por no permitirlo el erario público ni las rentas de los municipios, y tan sólo con el fin de hacer transitable un arroyo ó un paso, allí donde, en determinados períodos del año, sea intransitable.

Por todo esto proponemos:

1. Que el Congreso aconseje preferentemente la realización

de reparaciones ligeras en los caminos públicos y carreteras, en los puntos que den acceso á poblaciones y estaciones de ferrocarriles en la forma como se deja expresado en las consideraciones que preceden ;

2. Que se construyan calzadas sumergibles en todos aquellos pasos de arroyos, cuyo vado sea permanente casi todo el año ;

3. Que se instalen balsas en los pasos de los ríos cuyo vado se haga imposible durante el mayor período del año, como medio sustituible de los puentes sumergibles, hasta tanto las rentas nacionales ó municipales permitan la construcción de los últimos.

Los infrascriptos presentarán oportunamente á la consideración de este Honorable Congreso, un proyecto que será la base económica para la realización de las obras á que se refiere el que acabamos de someter.”

Manuel C. Jaccottet,

Intendente Municipal del Salto.

F. Triani,

Intendente Municipal de Paysandú.

Se va á tratar la cuestión de las calzadas sumergibles.

SEÑOR AROCENA. — Yo estoy completamente de acuerdo con la comunicación que pasan los señores intendentes del Salto y Paysandú ; tan de acuerdo, que en otros congresos he votado conclusiones especiales en ese sentido, y conclusiones en que dimos hasta la forma de poder hacer esas calzadas económicas sumergibles.

Soy un partidario convencido de que no es cuestión únicamente de que nos preocupemos de hacer obras costosas : es necesario también pensar en hacer cosas ligeras. La campaña no puede, en general, costear las carreteras, como se ha hecho en Montevideo, cuyo principal objeto es, en parte, servir la gran circulación de los alrededores de la capital ; en parte, también, servir de paseo, servir al automovilismo, etc., todo muy necesario en las grandes capitales, pero en la campaña no se exige ni por la producción ni por la circulación, el que no se embarren los vehículos : se exige simplemente que no se empantanen, que puedan transitar aunque se embarren.

Es necesario que el Ministerio de Obras Públicas se preocupe

también, con preferencia, de hacer, por intermedio de la Oficina de Vialidad, estudios á ese respecto, y llevar á la práctica reparaciones ligeras en grandes extensiones de caminos. Si habían de emplearse unos cuantos miles de pesos por kilómetro en carreteras, es preferible emplear esos miles de pesos en cien ó ciento cincuenta kilómetros de extensión.

SEÑOR PRESIDENTE. — Entonces, se pone en consideración el informe de los señores intendentes.

Si se conceptúa, en general, aprobado.

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — Creo que el informe presentado por los señores intendentes de Salto y Paysandú, en el fondo está perfectamente de acuerdo con todas las opiniones ya emitidas en este Congreso, salvo ligeras cuestiones de detalle, como ser la siguiente: el término “construcciones ligeras”, es un poco vago. Yo estoy de acuerdo con él si por construcciones ligeras se entiende construcciones que, sin remediar completamente el obstáculo que se trata de salvar, facilitan una solución en ese sentido; pero si se llama construcciones ligeras á aquellas de escasa duración, en ese caso no soy partidario de ellas.

Ha sido la característica de las obras hechas hasta hace poco en campaña, la escasa duración de ellas; el gasto que han demandado, ha sido, relativamente elevado, casi el mismo que si se hubieran hecho con mayor amplitud de miras y no para que sirvieran únicamente durante un invierno. En el caso á que nos venimos refiriendo, los badenes, por ejemplo, pueden ser de piedra seca, como hay muchos, ó pueden ser con piedra asentada en mortero hidráulico; pero siempre sería más práctico esto último que lo primero, puesto que puede decirse que este sistema de construcción es de duración indefinida.

Hay otra cuestión que debo hacer resaltar al Congreso: que si bien estos badenes son siempre convenientes, cuando el fondo de los arroyos es pantanoso, en determinado momento son un peligro si ellos están elevados sobre el fondo. Cuando crece mucho el arroyo, la corriente aumenta en velocidad, y entonces el tránsito se hace peligroso. Estas obras deben munirse de una señal necesaria para advertir al viajero ó para impedirle, más bien, el paso cuando el agua alcance determinada altura.

En estas condiciones, quedando los badenes fuera de la red

general de caminos á cargo del Estado, los encuentro muy convenientes.

SEÑOR AROCENA. — Estoy de acuerdo con lo que acaba de manifestar el señor Álvarez Cortés, pero no en una excepción.

Las calzadas hoy no se hacen como antes, sin salida para las aguas, se hacen con cunetas; y las hacemos hoy de tal manera económicas que verdaderamente es de llamar la atención; se hacen hoy tubos con chapas de canaleta galvanizadas y dobladas, que se fabrican en este país: son dos semicírculos que después se transportan y se hace la cuneta bajo una base. Chapa de hierro galvanizado doblada.

Es en ese sentido, que mientras no puedan llegarle á una localidad, que los necesita con urgencia, los beneficios de un puente ó de una carretera, que se preocupen los Poderes Públicos de satisfacer esas necesidades de una manera ligera. No voy á entrar en detalles; son cuestiones de ingeniería práctica; manifiesto ideas en general.

Así, en ese sentido, yo estoy de acuerdo.

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — Yo me refería á la clase de obras, á las obras llamadas ligeras, que yo creo que no pueden hacerlas las municipalidades, ó que no deben.

Obra ligera es esa que cita el señor Delegado; pero de un carácter estable, hasta cierto punto: los caños esos son duraderos, tienen una duración que no se puede decir del momento; pero ha habido muchas obras que se han hecho nada más que para poder pasar en una estación; y después, ó bien por falta de solidez, ó bien por falta de conservación se pierden; luego, es dinero perdido completamente.

Es eso lo que yo quería hacer resaltar; son esas las obras que yo decía que no se debían hacer.

SEÑOR PRESIDENTE. — Con las salvedades que han hecho los señores Delegados, se va á votar si se aprueba, en general, el informe de los señores intendentes de Salto y Paysandú.

SEÑOR SUÁREZ. — Yo me permitiría pedir que esto se aplazara hasta conocer cuáles serían los recursos para hacer las obras; y entonces sería el momento de resolver con la intervención de la Oficina de Vialidad, cuáles serían las obras que se podrían hacer con los recursos que se van á proponer.

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿Hace moción el señor Delegado?

SEÑOR SUÁREZ. — Hago moción en ese sentido.

SEÑOR PRESIDENTE. — Está á consideración del Congreso.

Si se aplaza la consideración de la nota de los señores intendentes de Salto y Paysandú hasta que ellos envíen su proyecto sobre fondos.

SEÑOR CAPURRO. — Creo que podría aplazarse, y entonces adoptarse una resolución que expresara, más ó menos lo siguiente: badenes en arroyos y cañadas de poca importancia.

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿Y la moción que formula el señor Delegado?

SEÑOR CAPURRO. — Como una de las tantas conclusiones que se han votado en la sesión de hoy.

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿Es una conclusión complementaria de las resoluciones adoptadas por la Dirección de Vialidad?

SEÑOR CAPURRO. — Sí, señor.

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿Quiére dictarla?

SEÑOR CAPURRO. — “Badenes en arroyos y cañadas de poca importancia, de lecho pantanoso, y como solución muy económica para caminos de poco tránsito”.

SEÑOR PRESIDENTE. — Se va á leer.

(*Se lee*).

—Está á consideración del Congreso.

Si no hay oposición, se conceptuará aprobada.

Queda aprobada.

SEÑOR PRESIDENTE. — Dado lo avanzado de la hora dejo para la próxima sesión un tema de excepcional interés: me refiero á la navegación en los ríos interiores.

Se levanta la sesión.

TERCERA SESIÓN

8 de Octubre de 1913

PRESIDE EL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS

Orden del día:— Caminos. — Ancho de los mismos.
— Carreteras. — Ancho de las mismas. Condi-
ciones generales para el trazado de caminos y
carreteras, teniendo en cuenta las zonas de cul-
tivo y producción. — Contribución particular á
la construcción y conservación de las carreteras.
— ¿Debe ser general ó especial?

SEÑOR PRESIDENTE. — Queda abierto el acto.

Va á entrarse á la orden del día.

SEÑOR GARCÍA DE ZÚÑIGA. — Desearía hacer algunas obser-
vaciones, señor Presidente, antes de entrar á la orden del
día.

El orden que se ha establecido para tratar los asuntos ado-
lece tal vez del pequeño defecto de haberse puesto al prin-
cipio algunas cuestiones á mi ver de interés secundario y par-
ticular, mientras que se han dejado para las últimas sesiones
cuestiones más interesantes y, sobre todo, de carácter más ge-
neral.

Esto tal vez nos conduciría á ir comprometiendo opinión
sobre algunos detalles quizá importantes y dificultaría, por
lo tanto, la discusión ulterior de los temas generales.

La Comisión Parlamentaria había designado varias sub-
comisiones, de una de las cuales yo formo parte, siendo los
otros dos miembros los ingenieros Katzenstein y Praderi. Esa
Sub-Comisión tenía por principal cometido estudiar las mo-
dificaciones á la ley de trazado de caminos y, en general, á
la ley de caminos.

Me parece que algunas de esas cuestiones se han tratado ya y otras veo que figuran en la orden del día de hoy.

Yo pediría, pues, permiso al Congreso para exponer, en nombre de la Sub-Comisión de que formo parte, algunas ideas generales al respecto, adelantando algo el momento en que debían ser tratadas, pero con la ventaja de que no se comprometa opinión sobre ciertos detalles incluídos en esas cuestiones generales.

En este sentido pediría permiso á la Mesa para leer, á nombre de la Sub-Comisión, las conclusiones generales á que ha llegado.

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no hay oposición por parte del Congreso, queda autorizado el señor Ingeniero para hacer la lectura á que se refiere.

SEÑOR GARCÍA DE ZÚÑIGA. — (*Lee*):

“El primer Congreso del Camino, sólo puede considerarse como un paso preparatorio para otras reuniones análogas en que los temas que ahora puedan esbozarse, se concreten mejor, y las soluciones que ahora apenas pueden sugerirse en una forma incompleta, lleguen á plasmarse en contornos definidos.

La tercera Sub-Comisión, en cuyo nombre tengo el honor de hablar, debía ocuparse de indicar “las disposiciones principales de la ley general sobre caminos, ampliando y rectificando la de 13 de Octubre de 1905, con el objeto principal de fijar el trazado, teniendo en cuenta los puertos, estaciones ferroviarias, capitales y centros poblados de los departamentos y zonas actuales de producción, así como la orientación de todas las comunicaciones respecto de la capital de la República.”

El problema del trazado de los caminos, es sólo una parte del problema general de las comunicaciones y esa parte no puede considerarse separadamente.

Hasta mediados del siglo pasado, las vías navegables interiores y los ferrocarriles, tenían una importancia completamente secundaria ó nula, de manera que los caminos ordinarios constituían el único medio de comunicación capaz de ligar centros de población con las zonas de producción y éstas y aquéllos con los puertos.

En todas las viejas naciones de Europa, existían, pues, en esa época, vastas redes de caminos, clasificados según su im-

portancia y que cubrían todo el territorio, permitiendo, de un extremo á otro de cada país, las comunicaciones y los viajes.

La aparición del ferrocarril modifica fundamentalmente, aun en esos países, la importancia de los caminos, cuyo conjunto queda más ó menos estacionario, en tanto que año tras año la red de ferrocarriles primero, y la de vías navegables poco después, aumentan enormemente.

Pero, del punto de vista de la vialidad ordinaria, el fenómeno más interesante consiste en que son precisamente las grandes carreteras de primer orden las que pierden inmediatamente su importancia, en tanto que los pequeños caminos vecinales y rurales se multiplican más que nunca é irradian de las estaciones de ferrocarriles para traer á éstas pasajeros y carga.

El hecho se traduce elocuentemente en los presupuestos de conservación anual para cada categoría de caminos. Así, en Francia, donde se miran con orgullo las antiguas carreteras nacionales, admirablemente construídas y trazadas desde hace siglos, el gasto anual de conservación es para estas grandes carreteras de sólo una cuarta parte de la suma invertida en la conservación de los caminos vecinales. En Italia, sobre un gasto anual de 42.000.000 de liras, corresponden 5.000.000 solamente á los caminos nacionales.

En los países nuevos, la relativa insignificancia de la carretera como medio de transporte á largas distancias, se acentúa infinitamente, á tal punto, que el concepto de camino nacional no parece responder ya á ninguna realidad, y mantenerse tan sólo por tradición ó por rutina. En esos mismos países nuevos, el ferrocarril reemplaza al camino nacional, que sólo existe por una ficción consagrada por las leyes. Los caminos vecinales, en cambio, se multiplican á medida que aumenta la población y la subdivisión de la propiedad, que es consecuencia. Y estos mismos caminos son poco á poco reemplazados por ramales de ferrocarril ó por tranvías rurales, de manera que esa red se transforma constantemente con tendencia á disminuir la longitud de cada camino y á aumentar su número.

Dos consecuencias fluyen de estas afirmaciones que podríamos apoyar sobre numerosos datos y opiniones, si no temiéramos ser demasiado prolijos: 1.º, que cada camino es materia

de interés local, aunque el conjunto de todos ellos interese, naturalmente, á todo el país; y 2.º, que el trazado de estos caminos no es cosa definitiva, sino sujeta á evolucionar constantemente.

Estas dos afirmaciones — que no deben tomarse tampoco en un sentido demasiado absoluto — nos conducen á definir una orientación que convendría, á nuestro juicio adoptar, para proyectar modificaciones en la ley de trazado de caminos y para cambiar los procedimientos de construcción de carreteras seguidos hasta ahora.

La intervención de la autoridad central debe reducirse: á proyectar y dirigir la construcción de los grandes puentes; á decidir en último término en las controversias que se susciten á propósito de la construcción de carreteras interdepartamentales; á fijar, del punto de vista técnico, las normas generales para la ejecución de las obras de vialidad, etc.

Los principios en que debe inspirarse la ley de trazado de caminos y la distribución de los fondos para su arreglo y conservación, son, en resumen: que el camino ordinario no es más que auxiliar del ferrocarril y de la vía navegable; que el concepto de camino nacional debe desaparecer porque es un concepto anticuado; que el manejo de los fondos de vialidad debe descentralizarse, poniéndolo en manos de consejos departamentales constituidos por representantes de los gremios interesados: agricultores en primer término, estancieros y comerciantes, asesorados por ingenieros civiles y agrónomos; y que, finalmente, dado el carácter siempre más ó menos provisorio de los caminos rurales, su construcción debe ser muy económica, mientras la intensidad del tráfico no exija su sustitución por un ramal de ferrocarril ó por una carretera macadamizada.

La autoridad central debería también estar constituida por un Consejo, cuyo órgano ejecutivo sería la Dirección de Vialidad. Creemos que de este modo, con la intervención de estos Consejos, se evitaría la mala distribución de los fondos disponibles, que hasta ahora no siempre se ha hecho consultando los intereses generales, y se conseguiría, además, un asesoramiento más completo en las cuestiones de vialidad, que son demasiado complejas para que el ingeniero civil pueda por sí solo abarcarlas en todas sus fases.

Esta Sub-Comisión ha estudiado un tipo de caminos econó-

micos apropiado á los vehículos rurales y en especial á los camiones automóviles. Ese estudio será entregado á la Comisión Permanente del Congreso. Por el momento es imposible llegar á conclusiones concretas sobre ese particular por falta absoluta de datos estadísticos. En este primer Congreso todo lo que se puede hacer es organizar el trabajo para poder en congresos futuros fijar en fórmulas precisas las reglas de construcción que convenga adoptar para esos caminos rurales y económicos que, á nuestro parecer, son los únicos interesantes en un país que tiene que empezar por desarrollar y aprovechar la riqueza de su suelo dejando para más tarde la construcción de carreteras de lujo destinadas al turismo. Las hermosas carreteras ya construídas deben conservarse, pero no hay necesidad urgente de extenderlas.

En conclusión, deseáramos que el Congreso declarase:

1.º Que es deseable organizar la estadística de las superficies entregadas á la producción agrícola y centros de producción intensiva por departamento y por zonas de departamentos, así como la estadística del tránsito por los caminos existentes, con el fin de llegar á una clasificación racional de los caminos según su importancia efectiva y con el fin también de establecer una repartición más equitativa de los fondos disponibles:

2.º Que se estudie uno ó varios tipos de camino económico admitiendo mayores pendientes y obras de arte menos costosas con relación al tipo de carretera adoptado hasta ahora;

3.º Que se descentralice la Dirección de Vialidad poniéndola en manos de Comisiones Departamentales constituídas por agricultores, estancieros, comerciantes é ingenieros civiles y agrónomos.

4.º Que se cree un Consejo General de Vialidad que será consultado especialmente cuando se trate de distribución de fondos para la construcción de carreteras y grandes obras de arte que interesen á más de un departamento."

SEÑOR PRESIDENTE. — La Mesa considera perfectamente comprendida dentro de la orden del día de hoy la exposición que acaba de hacer el señor Ingeniero García de Zúñiga. De manera que si algún señor Delegado quisiera hacer uso de la palabra con respecto á esa exposición, podría usar de ella.

SEÑOR KATZENSTEIN. — Desearía decir algunas palabras relacionadas con la exposición presentada por el señor Ingeniero don Eduardo García de Zúñiga.

Atribuyo la falta de vías de comunicación en campaña, á una relativa escasez de fondos, — agregado á cierta desproporción que se nota en la cantidad de dinero invertido en estas construcciones en los departamentos cerca de la capital, — comparándolos con lo invertido en los demás departamentos de la República.

En orden de ilustrar de muy “grosso modo” dicha desproporción, haré uso de algunas cifras que figuran en un trabajo que, — hace tiempo realicé, — y que tiene por objeto el estudio de varias cuestiones íntimamente ligadas con la vialidad y con la construcción de caminos económicos en este país.

Las carreteras en los departamentos cerca de la capital contratadas en 1906, y construídas en parte principal en 1907 y 1908, tiene un valor aproximado de un millón de pesos.

En los mismos años 1907 y 1908 se gastaron en vialidad rural, en los demás departamentos, unos 615.000 pesos.

La superficie de los departamentos cerca de la capital mide: 17.522 kilómetros cuadrados, mientras que los demás departamentos más alejados tienen una superficie de 183.522 kilómetros cuadrados.

Resulta, pues, el gasto por kilómetro cuadrado:

Para los departamentos cerca de la capital, \$ 57.00.

Para los demás departamentos, \$ 3.30 ó sea el 6 % de la suma anterior.

Es cierto, estos números se refieren á un período corto de sólo dos años, no habiendo tenido datos á mano en orden de extender tales investigaciones sobre un período de tiempo más prolongado.

Si bien es así, no dejan de tener un carácter ilustrativo los indicados números.

Basado en lo expuesto, y teniendo en cuenta las circunstancias actuales en cuanto al estado financiero, surge en consecuencia la conveniencia de abandonar la práctica de hoy, — es decir, construir carreteras que, — valga la expresión, — en cierto grado podrían ser calificadas de “lujosas”, y de tratar de llegar al *desiderátum* de limitarse á hacer en cada caso individual, lo suficiente y necesario.

En orden de ilustrar mejor lo dicho hago referencia una vez más al antes citado estudio. Se encuentran en él indicados los costos de varias carreteras construídas alrededor del De-

partamento de Montevideo, cuyos costos fueron determinados ocasionalmente á la presentación de las licitaciones.

Resulta en término medio el siguiente porcentaje de gastos:

Movimiento de tierra, 37,4 %; macadam, 50,2 %; obras de arte, 12,4 %; total por metro cuadrado, \$ 11.37.

Á su vez, el tipo de camino económico, tenido en vista, demuestra:

15,9 % movimiento de tierra, 75 % macadam, 9,1 % obras de arte; total \$ 5.40 por metro cuadrado.

Resulta de los números indicados que, — tratándose de los caminos económicos, — la mayor parte de dinero queda invertido en la construcción de macadam.

Este tipo lo he analizado tomando como ejemplo la carretera Pando-Toledo, — en cuya ejecución he estado ocupado algún tiempo, — imaginando un camino ideal que en su altimetría seguiría lo más posible el terreno natural, evitándose de esta manera considerables movimientos de tierra.

Resulta, en consecuencia, de que algunos trozos cortos llevarían subidas de un 5 hasta 6 %, pero siendo de extensión limitada, de manera alguna daría ocasión á inconvenientes serios, en cuanto á la resistencia que encuentra la tracción de los vehículos, como lo he dejado demostrado en el mismo estudio citado.

Determinado el gran término medio de la subida sobre toda la extensión de la carretera, resulta de acuerdo con el proyecto ejecutado 1,3 %.

Á su vez demuestra el camino económico 1,6 % ó sea 3 por mil más.

La disminución del movimiento de tierra en desmontes y terraplenes (no teniendo en cuenta las excavaciones hechas en cajas y cunetas), lleva en consecuencia una diferencia de más ó menos 28 % de los costos, de manera que, — admitiéndose con el solo fin de razonar, — como tipo normal la indicada carretera "Pando-Toledo", resultaría una economía, proveniente del menor movimiento de tierra igual á: 28 % sobre 11.370 ó sean \$ 3.200 por cada kilómetro. Quiere decir, que por el solo hecho de aumentar el gran término medio de subida en un 3 por mil, se consigue ya una rebaja del precio kilométrico de \$ 3.200.

Ligado á estas consideraciones es lo que podría llamarse la rentabilidad de una carretera.

Claro es que esta expresión no cabe en el sentido de una vía férrea, pero habrá medio en definirla en una ú otra forma apropiada. Se podría, por ejemplo, exigir de que, — en orden de que haya rentabilidad (y en consecuencia conveniencia para la construcción de una carretera) — la ventaja que se consigue en la disminución de fuerza de tracción, comparando un proyectado camino macadamizado con un existente camino de tierra, expresado en dinero y aplicado al tonelaje que anualmente transite sobre la carretera en cuestión, sea igual ó mayor que los costos de amortización é intereses del capital invertido en la construcción, aumentado por el valor de los gastos anuales de conservación.

Siguiendo este tren de ideas he analizado varios casos, y tratándose por ejemplo de carros de cuatro ruedas, y de un tipo de carretera como el considerado anteriormente al precio de \$ 11.37 término medio por metro lineal, resulta que, en orden de llegar á la igualdad de las sumas (admitiendo 6 % por amortización é intereses), es preciso una cantidad de 44 toneladas diarias, ó sea 13.035 toneladas por año.

Á su vez adoptando el indicado tipo de camino económico, queda reducida la arriba indicada cantidad á 27 toneladas diarias, ó sea 7.473 toneladas por año.

Planteadas la cuestión en sentido inverso, se podría admitir un cierto tonelaje anual, y preguntar. ¿Cuál será la correspondiente suma que queda á disposición para satisfacer los referidos servicios? Así, por ejemplo, con 30 toneladas diarias, resulta:

Carretera tipo anual	4,1 %
Camino económico	5,6 »

Lo expuesto conduce á las mismas conclusiones á que ha llegado el señor Ingeniero Eduardo García de Zúñiga, en cuanto á la conveniencia de recopilar datos estadísticos relativos á la producción y el tránsito sobre los caminos en los varios departamentos de la República.

Una vez que se haya confeccionado mapas ilustrativos de los varios departamentos, indicando los referidos datos, se habrá formado la base para poder llegar á la distribución equitativa

y conveniente de los fondos á invertirse en construcciones de vialidad.

SEÑOR PRADERI. — El trabajo que hoy se somete á la consideración del Congreso plantea por primera vez la relación directa existente entre los caminos y la producción nacional. Casi puede decirse que en el trazado actual de nuestros caminos se ha tenido más en cuenta los centros de población urbana que los centros de población rural y de producción, principalmente.

Y esta tendencia, esta orientación resalta aún para el mismo trazado de ferrocarriles, que en determinados ramales muestra cómo se ha procurado simplemente unir ciudades y pueblos, pero no se ha tenido en vista cuáles son las tierras más prósperas y que podrían presentar, por eso mismo, un futuro más adecuado para los mismos intereses de la Empresa.

Esa es la diferencia fundamental que se nota entre los ferrocarriles ingleses y norteamericanos: que los últimos procuran pasar por zonas agrícolas, por tierras productoras; mientras que en algunos de los primeros, como en los nuestros, se han padecido algunos errores que voy á hacer notar. Desde el Durazno á Rivera pasa el ferrocarril por tierras inferiores, dejando á su derecha, al Este de Rivera y Oeste de Cerro Largo, zonas que serían las más adecuadas para el criterio yanqui si fuera á establecer las mismas líneas ferrocarrileras, y esto en parte está explicado por la imperiosa necesidad de los primeros tiempos, de unir los centros de población.

No hay por qué ocultar, señor Presidente, que existen muchas opiniones pesimistas con respecto á los resultados prácticos de este Congreso, que ha tardado mucho tiempo en producirse en el país; y lo que se busca con el trabajo que se ha presentado es precisamente arribar á esos resultados prácticos, evitando que nos embarquemos en estudios amplios que impidan resolver, una vez por todas, la iniciativa de trabajos de gran amplitud, en busca de zonas de producción, cuando las actuales, surgidas por iniciativa privada, sin contar con los factores principales de la producción, tambalean, luchan con grandes dificultades, porque carecen precisamente de esos caminos.

Por más que en discursos y en publicaciones mil, se habla á cada paso de las tierras fértiles del Uruguay, es menester reconocer que no todas las tierras de la República presentan ese campo de acción suficiente para los trabajos agrícolas y para otros centros de producción intensiva; quizá el 40 ó 50 % únicamente da esos factores apropiados para la producción intensiva.

El trazado de caminos, con respecto á los centros de producción urbana, ha llevado consigo un defecto fundamental que existe en el país en conjunto: el centralismo metropolitano, que se constata á cada momento y que se ha unido al centralismo departamental.

Cabe alegrarnos de que en esta reunión se hallen presentes todos los intendentes de la República, porque podrán ratificar lo que estoy diciendo: se ha tenido más en cuenta muchas veces en la construcción de un puente ó de un camino, que pasara por los centros de la zona urbana, y no por los de las zonas de producción.

En departamentos cercanos como el de San José, se ha dejado de lado la construcción de obras necesarias en la picada Varela, que aísla á una zona extensísima de producción y la pone en contacto con varios departamentos, por la construcción de un gran puente carretero, que quizá hubiera podido ser sustituido por otras obras, como se ha hablado en la sesión anterior.

En este momento, cuando en diversas ciudades del interior se proyectan grandes obras de embellecimiento para beneficios de índole simplemente urbana, casi se desatiende lo que se refiere á la producción rural, y es indudable que en parte contribuye á esto el centralismo metropolitano.

Puesto que como agrónomo he formado parte de esta Comisión informante, debo hacer también alusión á la intervención que tienen á este respecto los ingenieros agrónomos en algunos países extranjeros, como en Francia, que se ha citado mucho, donde el servicio de mejoras territoriales está á cargo de ingenieros agrónomos especializados en el ramo de ingeniería rural, y como decía el señor García de Zúñiga, el propio servicio de caminos, puentes, etc., depende en Norte América del Ministerio de Agricultura.

Como todo el mundo, decía yo también que los caminos estaban en relación directa con esa producción rural; pero ja-

más suponía que dependía tanto de ellos como en nuestro país, donde la iniciativa privada ha avanzado con sus solas fuerzas y hoy reclama ese concurso del Estado, sin el cual de ninguna manera podrá pensarse en avanzar, sino que tendrá que irse al fracaso de lo existente.

En una gira realizada por toda la República, desde la salida de Montevideo he estado durante seis meses oyendo de labios de los agricultores y ganaderos el clamor constante por los caminos y puentes y por todos los otros medios de vialidad rural, que motivan las reuniones de este Congreso.

Casi podría concretarse lo que á ese respecto falta hacer, diciendo que la acción de una rama del Gobierno, del Ministerio de Industrias, va á resultar completamente inútil si antes no interviene la rama de Obras Públicas, desarrollando todo lo posible el factor caminos, para que pueda desarrollarse después la producción nacional.

Y aquí cabe recordar el voto que trajo de uno de los Congresos ganaderos, el señor Arocena, haciendo notar cómo dependía del factor caminos, aun el aumento de población rural.

Sin ir al aumento de población rural en colonias nuevas, la población existente hoy depende de ese perfeccionamiento de la vialidad rural; se nota ésto al salir de Montevideo no más, en los centros más prósperos, que se ponen como modelo para todo el resto de la República. En efecto: en la Colonia Suiza estuvimos hablando una hora de los perfeccionamientos de las lecherías, de la agricultura y de todo lo que pueda representar progreso rural; y cuando concluimos, uno de los asistentes, más franco que los demás, nos dijo que todo eso no serviría para nada si no contaban con caminos para llevar sus productos á la estación; y más ó menos hemos oído este argumento en toda la República. La Colonia Rossell y Rius, no es un misterio que casi es un fracaso por la forma cómo se ha establecido, y lo mismo pasa en Treinta y Tres con la Colonia Rivera y en Cerro Largo con la Colonia María Teresa.

SEÑOR ORIQUE. — No apoyado con respecto á la Colonia María Teresa.

SEÑOR PRADERI. — Lo he oído de labios del señor Administrador de la Colonia, y el propio señor Cándido Marín me ha manifestado que tuvieron que pagar fletes enormes por los 30 kilómetros de recorrido, y que si para el año que viene no pueden hacerse los caminos, la colonia fracasará.

Es indudable, señor Presidente, que el primer defecto ó la culpa de estos fracasos, algunos de los cuales ya se han producido, puede atribuirse á los propios colonizadores, que deberían advertir, como uno de los primeros principios de economía rural, que debe colonizarse allí, donde las condiciones económicas están favorecidas por la proximidad del ferrocarril, de un puerto ó de una vía fluvial; pero ya que por iniciativa privada han surgido centros de producción en toda la República, es hora de que en los trazados de caminos y en los perfeccionamientos que se proyecten, se tenga en cuenta esa producción, sin lo cual será imposible aumentar esos productos en la forma que todo el mundo lo anhela.

Esa conclusión que se propone sobre levantamiento de estadística en los centros de producción tiende, pues, á determinar en una forma práctica — que es lo que ahora necesita urgentemente el país, — cuáles son las necesidades más apremiantes de esos centros de producción que han surgido tan sólo por iniciativa privada y luchando con el aislamiento en que se han encontrado y con la falta de los factores imprescindibles: ferrocarriles y caminos.

Yo quiero, antes de oír las observaciones que pueda hacer el Intendente de Cerro Largo, señor Orique, respecto á los caminos que digo faltan en la Colonia María Teresa, decir una vez más que creo que ese centralismo existe en casi todas partes, y que hace que muchas veces el rubro disponible de vialidad no se destine á caminos y sí á plazas ó á otras mejoras urbanas, sin que esto sea en absoluto culpa directa de los propios municipios, sino del centralismo nacional, que hace que no se le fijen por las leyes las cantidades necesarias para esas exigencias.

En esas condiciones es posible, señor Presidente, que los municipios se encuentren muchas veces en el mismo caso de algunos estudiantes, que á fin de mes comparan sus presupuestos, lo que deben pagar por alojamiento, pensión, etc., y la cuota pequeña que reciben, la pensión de que disponen para cubrir esos gastos, y no pudiendo cubrirlos todos, resuelven destinar ese dinero á las carreras ó á otras cosas no muy poco productivas. Y lo mismo pasa con ciertos municipios que invierten la mayor parte de sus presupuestos en el arreglo de las plazas.

Ese es uno de los casos generales que explica el centralismo.

Primero, por el centralismo metropolitano, no habrá suficientes fondos para satisfacer las necesidades de la campaña, y en segundo lugar, porque existe una tendencia localista que hace que toda la atención se oriente hacia los perfeccionamientos urbanos.

En manera alguna voy á hacer un cargo personal, porque no es la índole de este Congreso entrar en esa clase de discusiones; he querido simplemente hablar en mi carácter de agrónomo, del tema de la vialidad rural con relación á la producción. El técnico agrónomo va á ser inútil en el país si no se contempla la vialidad rural. Si se desea establecer una colonia con arreglo á los principios técnicos modernos de intensificación de la producción, nada podrá hacer el técnico si empiezan los colonos por decirles que no pueden llevar sus productos á la próxima estación del ferrocarril.

De manera que lo que hace aquí el técnico es levantar más alto la acción del ingeniero civil, la acción del Ministerio de Obras Públicas y aun la de las municipalidades, reclamando esa atención, *como no la han reclamado hasta hoy los ingenieros civiles que se concretaban á cumplir sus deberes, pero que no constataban tanto la relación directa entre el camino y la producción*, porque no eran ellos los encargados de vigilar el desarrollo de esta producción agrícola. Pero llegan ahora los ingenieros agrónomos y es justo que se adhieran al clamor general de la campaña y que insistan en que sin esos caminos y sin esas otras mejoras de vialidad rural que se proyectan, será imposible pensar en el fomento de la producción rural. Esas comisiones, señor Presidente, á que se alude en las conclusiones presentadas, deben tener el objeto principal de destruir algo el centralismo metropolitano, que en todas las formas que se presente significará un peligro para el país: tenderán á dejar más autonomía á todas esas zonas de la campaña, completamente olvidadas, porque muchas veces por someterse á cierto expedienteo, se imposibilita la acción rápida de los técnicos encargados de actuar directamente en el lugar de las obras. Por otra parte, tienden también á destruir cierta injusticia que ha existido y existe todavía en lo que se refiere á construcción de puentes, etc., debido á la acción de elementos caracterizados, ó por cualquier otro motivo, que hacen que la colocación de un puente ó la construcción de un camino beneficie á los propietarios ó á los elementos mejor colocados.

dejando sin protección á los verdaderos productores nacionales rurales, que por carecer de ella no reciben la acción benéfica de esas obras como es debido.

En ese sentido las comisiones formadas por los mismos productores, asesorados convenientemente por los ingenieros civiles y agrónomos, que velarán por lo que se refiera á la producción, tenderán á resolver los problemas rurales relativos á la producción nacional.

Eso es simplemente lo que he querido decir, más que nada, para justificar mi intervención en este asunto, porque así como he respetado y oído con el mayor silencio toda la discusión relativa á puentes, etc., esa parte técnica que no entiendo en absoluto, creo que en lo que se refiere á la producción he sentado cómo esa producción depende exclusivamente de la vialidad rural, y cómo ese progreso agrícola por medios técnicos va á ser inútil si antes no se resuelve el trazado de caminos en la forma que lo establece el proyecto que hemos presentado en compañía de los señores ingenieros García de Zúñiga y Katzenstein.

He terminado.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A. V.) — Estoy en un todo de acuerdo con la exposición y conclusiones á que ha llegado el señor Delegado García de Zúñiga. Se ve bien claro que el señor García de Zúñiga ha pasado algunos años en la campaña, componiendo caminos.

Creo que los Poderes Públicos no deben seguir construyendo carreteras fuera del Departamento de Canelones, del cual hay que hacer una salvedad, á un costo superior de 12 ó 14 mil pesos el kilómetro.

El señor Presidente, con quien he tenido ocasión de hablar, me ha oído expresar en este sentido, y que la solución en nuestra campaña no estaba librada sólo á la carretera: son otros los medios de comunicación también, de que hay que echar mano, como perfectamente ha dicho el señor García de Zúñiga: el canal y el tranvía rural, ya con tracción animal, á vapor ó eléctrica, por ejemplo; todo será cuestión de tiempo el resolver por uno ú otro medio.

Yo no había manifestado mis opiniones á que había que ir en socorro, digamos así, de algunas de las colonias ya establecidas en el país. Conozco personalmente el esfuerzo realizado en la Colonia Rossell y Rius, separada desde la Estación

Mansavillagra por una distancia de 48 á 55 kilómetros; y creo que sería necesario proyectar algo, proporcionando una de esos tranvías rurales desde la Estación Mansavillagra hasta Sarandí del Yi, que es una población muy importante, y la Colonia Rossell y Rius.

Estas ideas tuve ocasión de exponerlas al señor Ministro de Obras Públicas cuando se proyectaba una vía férrea desde la Florida hasta Sarandí del Yi, con un recorrido kilométrico doble del que se invertiría yendo desde la Estación Mansavillagra á servir la misma región.

Como digo, opino que no se debe seguir haciendo carreteras, salvo en determinados casos, fuera del Departamento de Canelones, que por la condición de sus terrenos y por ser, digamos así, un predio sirviente de todos los demás departamentos de la República, es menester consolidar sus tierras malas, para que permitan un tránsito bueno para la agricultura, con el macadam.

No sucede lo mismo en los demás departamentos. Por ejemplo, tengo noticias de que se hacen estudios para construir una carretera desde la Barra de Santa Lucía hasta la ciudad de la Colonia. Creo que construir esta carretera, que va á costar ingentes sumas, sólo serviría para el turismo, para ser utilizada por los grandes ricachos argentinos, que vendrían á hacer sport en ella. Mucho más práctico sería unir todas las zonas productoras, á derecha é izquierda de la línea de ferrocarril que va hasta la Colonia, con trozos de caminos bien arreglados y que prestaran el servicio que acaba de mencionar el señor Ingeniero Praderi.

Y como con mucha razón dice el señor García de Zúñiga, — y es un trabajo que deben tener en cuenta los señores intendentes, asesorados por los ingenieros de las respectivas inspecciones técnicas — debe hacerse una carta de cada uno de los departamentos, ubicando en ella las zonas agrícolas, ocupadas ya sea por granjas, lecherías, etc., grandes zonas agrícolas, é indicando el recorrido actual, ya sea á la estación próxima ó al puerto, y entrando á manifestar después la opinión del técnico sobre si conviene hacer la compostura en ese camino ó proyectar otro de trazado mucho más corto y económico. Porque no hay que olvidar que una de las causas por qué el camino en nuestra campaña está en mal estado y ofrece malas condiciones de tránsito, es por las contemplaciones que se han

tenido con los vecinos, que han traído como consecuencia las desviaciones que los caminos han venido sufriendo desde tiempo inmemorial, obedeciendo á la influencia, ya sea del personaje de la capital ó de los amigos de campaña. Así sucede en el Departamento de Soriano, donde hay enormes extensiones productoras que no tienen acceso á las estaciones del ferrocarril y donde hay que hacer largos rodeos por malos caminos, porque éstos han sido llevados al linde de los campos, cruzando por terrenos bajos y cañadas.

Las ideas que dejo apuntadas, unidas á lo manifestado por el señor García de Zúñiga, podrían servir de suficiente antecedente para más adelante proyectar y realizar obras prácticas.

El señor Ingeniero García de Zúñiga conoce perfectamente esto porque, como ex Jefe de la Inspección Técnica Regional N.º 4, ha trabajado en los departamentos de Florida, Durazno y Flores, y siguiéndose sus consejos no se hicieron obras de gran presupuesto, de gran lujo; y esa Inspección fué la que mereció los plácemes, en primer término, de las autoridades municipales y la única que mereció el honor de ser mencionada al leer su Mensaje á la Asamblea el ex Presidente de la República, señor Cuestas. Los subalternos del señor García de Zúñiga, inspirándose en sus ideas prácticas, empezaron por suprimir el pantano, por sacar el "peludo", como dicen los paisanos, á fin de permitir el tránsito de inmediato. Posteriormente trabajó en esos mismos departamentos el Ingeniero Capurro, el que ya se encontró con grandes trozos de camino hechos, y entonces dió principio á obras de mayor aliento, tales como el puente del Yi sobre la carretera, y otros puentes; y lo que antes era una ciudad completamente aislada, como la del Durazno, que tenía un círculo de agua que le impedía comunicarse con las zonas apartadas, hoy es una ciudad que está en perfecta comunicación con el resto de la República. El señor Intendente de ese Departamento, aquí presente, sabe que lo que digo es exacto. Pero, como digo, se había procedido con anterioridad prácticamente.

Esas son las razones que me mueven á apoyar calurosamente el proyecto presentado por los señores García de Zúñiga, Katzenstein y Praderi.

SEÑOR CAPURRO. — Las conclusiones á que ha llegado la Comisión en el informe que acaba de leerse, me toman á mí

completamente de sorpresa. Estoy conforme con algunas de ellas, pero no con todas. Considero que son muy serias esas conclusiones y completamente revolucionarias en el sentido de que contrarían todo lo que se ha hecho hasta hoy en cuestión de clasificación de caminos.

Yo no deseo combatir en este caso esas conclusiones, aunque no estoy de acuerdo con ellas en parte, porque no deseo improvisar aquí.

El señor Katzenstein, por otra parte, ha hablado también de un proyecto de camino económico, y trae una porción de datos estadísticos que yo creo que sería necesario verificar. Con respecto á esos caminos económicos de que habla el señor Katzenstein, podría decir que la Dirección de Vialidad los ha construído ya.

De manera que tratándose de cuestiones tan serias, yo entiendo que no pueden resolverse en esta sesión y que podrían servir de antecedente para ser estudiadas por la Comisión Permanente, ó bien designar una Comisión Especial que se expidiese respecto de ellas. De lo contrario yo reservaría mi opinión respecto de todo lo que se resolviera.

No tengo nada más que decir.

SEÑOR BURMESTER. — Quiero dejar constancia, señor Presidente, como Delegado de la Rural por el Departamento de Rivera, de mi absoluto y perfecto acuerdo con las consideraciones y conclusiones á que ha arribado el ilustrado agrónomo señor Praderi.

Me doy completa cuenta de la gran enseñanza que el señor Praderi ha obtenido en su gira por los departamentos de la República, después de haber tenido el placer de oirlo.

Indudablemente no debemos pensar nosotros en la agricultura si no tenemos caminos. En el Departamento de Rivera se intentó hacer un ensayo hace tres años, al cual concurrí con mis esfuerzos personales. Se trató de plantar mil hectáreas de terreno, se adquirió un tractor á vapor y pudieron labrarse perfectamente esas mil hectáreas en término racional. Se llevó personal del Sud, con grandes sacrificios, y la empresa fracasó completamente, porque á pesar de encontrarse ubicados los terrenos á una distancia de 35 kilómetros de Rivera, durante 8 meses del año había que pagar fletes de 20 pesos por tonelada, vale decir, dos pesos cada 100 kilos; y hasta se presentó el caso de que habiéndose entregado semillas en

la Estación Rivera en el mes de Junio, no pudieron transportarse á su destino hasta el mes de Octubre, estando, como digo, á 30 ó 35 kilómetros de distancia, por la falta de medios de locomoción y por la falta de caminos; el camino que existía, que había sido arreglado por la Municipalidad hacía poco tiempo, se encontraba en un estado de abandono tal — como se encuentra todavía — por la sensible razón de que hace dos años, la Municipalidad de Rivera, no invierte un solo centésimo en su compostura, pretextando el Intendente que, á pesar de tener fondos en cantidad, le era absolutamente imposible hacerlo porque durante dos años ha estado la Intendencia sin el concurso de técnicos facilitados por la Inspección Regional, por causas que no conozco, ni quiero apreciar.

Este es un dato que traigo á colación para demostrar que ese ensayo fracasó completamente; hubo que despedir todo el personal que se había contratado y que trabajó durante un año y almacenarse todas las maquinarias, esperando mejor oportunidad, para cuando se tengan medios de transporte económicos, seguir la plantación.

He terminado.

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — Deseo adherirme á lo manifestado por el señor Capurro.

La Sub-Comisión que ha presentado este hermoso trabajo á la consideración del Congreso ha dispuesto de un espacio de tiempo, del que materialmente no podemos disponer hoy para aprobarlo ó desaprobarlo. Ha presentado, en pocas palabras, la principal cuestión que nos reúne hoy aquí, y considero que ella es tan importante que, á pesar de hacer tiempo que vengo actuando en la cuestión relativa á vialidad, me considero incapacitado para resolverla de inmediato.

En general estoy de acuerdo con las consideraciones que se hacen en el informe; son ciertos los hechos, son exactos: es materialmente imposible desconocer las condiciones deficientes en que se encuentra nuestra campaña; pero no estoy de acuerdo con el procedimiento aconsejado para remediar el mal.

Se le acusa de centralización. Posiblemente no es la centralización lo que ha originado estas cosas: es la descentralización, es la acción directa de las personas, no de una corporación, sino de determinadas personas, que han conseguido que la carretera tenga tal ó cual dirección, ó que tal ó cual carretera se lleve á cabo.

Por eso estoy de acuerdo perfectamente en que se haga un plan de vialidad; es absolutamente imposible seguir adelante sin él.

UN SEÑOR DELEGADO. — ¿Y los que no tienen carreteras?

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — Los que no tienen carreteras las desean y hacen todo lo posible por tenerlas; y todos creen que el lugar donde se encuentran ubicadas sus propiedades es el sitio que más necesita la carretera.

Con respecto á la exposición hecha por el señor Ingeniero Agrónomo Praderi, debo hacer mención especial de la parte en que ha citado á los ingenieros civiles como dejando llevar las cosas con cierta indolencia. En nombre mío, y creo que en el de mis compañeros, puedo manifestar que no ha existido ni existirá tal indolencia, ni nos hemos dejado ofuscar por determinados manejos: nos hemos dado cuenta exacta de lo que pasa; pero en nuestro carácter de funcionarios hemos entendido y entendemos que si nosotros empezamos á expresar nuestras opiniones personales sin que se nos pidan, no haremos más que introducir otro factor en el caos que hoy reina.

Ese es el motivo que nos ha obligado á hacer las obras como se han realizado.

Respecto á otras cuestiones que ha mencionado el señor Katzenstein, yo tampoco estoy de acuerdo, y por eso creo que se debe esperar á que estén estudiadas esas cuestiones. Las pendientes máximas mayores, por ejemplo, que aconseja como el medio de disminuir el costo de los caminos, posiblemente no son provechosas.

Para llegar á la confirmación de esto debo hacer un poco de historia, desde que se empezó á construir carreteras á lo largo de los caminos. Las primeras no tenían casi pendiente. Nosotros hemos ido aumentándolas hasta cierto límite, pero nunca para llegar á un límite tal que haga ineficaz la carretera. El uso de ella está íntimamente ligado también en el costo; de modo que no existe economía ni nosotros hacemos una carretera barata con construcciones que después no sean accesibles al tránsito.

Por lo expuesto hago moción para que el proyecto sometido á la consideración del Congreso se pase á estudio de una Comisión, á fin de que sea informado.

SEÑOR AROCENA (C.) — Yo he escuchado con sumo placer, señor Presidente, á todos los Delegados que acaban de tomar

la palabra, y veo que es un asunto que está realmente, puede decirse, como lo significaba el señor Ministro, en el alma nacional.

Yo adhiero en el fondo, sino á las conclusiones de la Comisión, á los considerandos del informe, que los creo perfectamente exactos.

En mi juventud he sido gran pasionista del trazado general y hasta soñaba con las grandes carreteras nacionales desde la capital hasta la frontera; pero hace muchos años que he cambiado de opinión, con la experiencia adquirida.

Así es que me complazco de que en el informe de la Comisión se manifiesten precisamente esas ideas que fluyen de la experiencia del país.

No son las carreteras nacionales de la capital hasta la frontera lo que puede importar al país; y el proyectar definitiva ó provisoriamente, como se quiera, un trazado general de caminos, hoy lo considero una utopía, una verdadera utopía, puesto que continuamente están cambiando las condiciones de este país: continuamente ó un ferrocarril ó una estación, ó un puerto, modifican profundamente las condiciones de vialidad, como se están modificando también en Europa, debido al nuevo elemento, que es el automovilismo.

Es cierto lo que se dice en el informe, que de los caminos volvieron á los ferrocarriles y volvieron á los canales; pero en la actualidad todos los países europeos le están dando preferencia al camino á causa del automóvil, y los trazados se modifican continuamente, lo mismo que aquí en nuestro país.

Ese no es un estudio que pueda hacer un Congreso, entrando en esos detalles; es un estudio que sólo puede hacerlo el Poder Ejecutivo por sus oficinas técnicas y por el consejo de sus asesores.

Así es que, vuelvo á repetir, he oído con el mayor placer el informe leído, pero estoy de acuerdo con el señor Capurro en que habría que estudiar sus conclusiones, porque no es asunto que se pueda votar hoy. Creo, sí, que conviene hablar respecto de él, porque de todo esto, señor Presidente, yo creo que siempre queda algo, sobre todo cuando son estudios de positivo valer, como lo es el que acaba de leerse.

En todo caso, al votar el Congreso en la forma que dejo expresada, no querría decir sino que está con esas ideas, pero

no que sea un acto revolucionario. En esto no estoy de acuerdo con mi amigo el Ingeniero Capurro, porque no puede ser un acto revolucionario lo que se debate aquí.

SEÑOR CAPURRO. — Son ideas revolucionarias sobre clasificación de caminos nacionales y demás.

SEÑOR AROCENA. — Así es que en ese sentido yo creo que es conveniente (puesto que se trata sólo en este Congreso de consultas del Poder Ejecutivo á todos los Delegados que nos sentamos aquí), tener en cuenta esas ideas, porque es realmente lo que forma la realidad del país. Y estoy muy conforme, por otra parte, con las ideas generales que ha manifestado el señor Ingeniero Agrónomo Praderi, en el sentido de que es necesario llevar los caminos á donde haya producción. ¡Naturalmente!

Pero no debemos exagerar las cuestiones, y entiendo que las dos partes las han exagerado un poco, porque yo no creo tampoco que en el país se pueda decir, señor Presidente, que no se ha hecho nada respecto á caminos. ¡Si yo creo que se ha hecho mucho! Hace treinta años, en mi juventud, podíamos decir y gritar, como las ranas, al Gobierno que no nos daba caminos; pero en la actualidad yo digo que el país va marchando siempre, haciendo caminos: que se ha hecho mucho y que se sigue haciendo. Que no se haya acertado en el destino de los recursos del Estado en la mejor forma, podrá suceder. Esos son errores que siempre los hombres están expuestos á cometer; y por eso son estos Congresos para ver de corregir esos errores.

Yo creo que se ha hecho mucho en nuestro país en ideas, en estudios y en realidades de caminos; tal vez, en algunos casos, más de lo que se debía, en ciertas carreteras.

Así es que en ese sentido yo apoyo las consideraciones formuladas en el informe de la Comisión, no llegando al mismo resultado con respecto á las conclusiones, porque creo que habría necesidad de estudiarlas con más detención.

He terminado.

SEÑOR MAGNOU. — Deseo que conste que estoy en un todo de acuerdo con lo que han manifestado mis compañeros los señores Capurro y Álvarez Cortés.

Nada más.

SEÑOR GARCÍA. — Yo deseo dejar constancia también de que estoy completamente de acuerdo con lo que han manifestado

los ingenieros Capurro y Álvarez Cortés: creo que se trata de una reforma muy grande que, si no es revolucionaria, por lo menos va á traer un trastorno completo en todos los métodos, en todas las clasificaciones, en todas las organizaciones que se han dado hasta ahora en el país á las cuestiones de vialidad y á las oficinas que han tenido á su cargo la ejecución de las obras.

Yo creo que la organización actual adolece de defectos, pero que no son tan graves como para ir de un golpe á destruir todo y á innovar en una forma tan radical y completa como la que se proyecta.

Opino que la creación de esas comisiones que se proponen, tal vez no den en la práctica todos los resultados que se esperan de ellas: llegarían á invadir atribuciones que corresponden á las municipalidades, llegarían á promover conflictos con esas mismas municipalidades y quizá sin obtener beneficio positivo y sin mejorar mayormente la solución á darse á todos estos problemas.

Yo estoy de acuerdo en que es necesario un plan, que es preciso que no se continúe haciendo obras aisladamente y sin que concuerden con las otras ya ejecutadas, que debe trazarse un plan estudiado, teniendo en cuenta todas las circunstancias, todos los factores que puedan contribuir á su mejor solución.

En cuanto á la construcción de caminos económicos que proponía el Ingeniero Katzenstein, yo creo que no estamos muy lejos de llegar á ese ideal que él preconiza. Los caminos actualmente se construyen en las condiciones más económicas posibles.

No se puede fijar en esta cuestión una norma absoluta, invariable, para todos los casos: habrá momentos, habrá casos en que convenga aumentar la pendiente, suprimir obras de arte y reducir el costo á lo mínimo; y habrá otros en que no podrá hacerse eso, porque se originarían perjuicios de otra índole.

De modo que sólo estudiando en cada caso particular, los factores locales, la clase de tráfico á que será sometido el camino; sólo recién después de haberse hecho todo eso, podrá resolverse si ese camino puede ser hecho en forma económica, ó si debe dejarse á un lado ese factor para construir la obra en forma realmente definitiva, práctica y conveniente.

Por estos motivos yo voy á votar la moción del señor Álvarez Cortés, para que las proposiciones formuladas pasen á estudio de la Comisión Permanente, á fin de que el próximo Congreso que se celebre pueda estudiar ese problema debidamente.

He terminado.

SEÑOR PRESIDENTE. — De acuerdo con el permiso que me ha concedido el Congreso de intervenir en sus discusiones, y no habiendo hecho uso de la palabra todavía, voy á permitirme exponer algunas consideraciones.

En las cuatro conclusiones á que arriba la Comisión informante, hay algunas que no producen disidencias porque son perfectamente aceptables á primera vista, sobre todo para personas como las componentes de este Congreso, que tienen ya ideas formadas sobre estas cosas. Me refiero, por ejemplo, á las conclusiones primera, segunda y cuarta. La conclusión primera dice: “Que es deseable organizar la estadística de las superficies entregadas á la producción agrícola y centros de producción intensiva por departamentos y por zonas de departamento, así como la estadística del tránsito por los caminos existentes, con el fin de llegar á una clasificación racional de los caminos según su importancia efectiva y con el fin también de establecer una repartición más equitativa de los fondos disponibles.”

Conceptúo esta primera cláusula sumamente conveniente.

La segunda dice: “Que se estudie uno ó varios tipos de caminos económicos, admitiendo mayores pendientes y obras de arte menos costosas con relación al tipo de carretera adoptada hasta ahora.”

Me parece también conveniente.

SEÑOR CAPURRO. — Están estudiados.

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — Ya existen.

SEÑOR PRESIDENTE. — El voto de un Congreso se diferencia del voto del Parlamento, entre otras cosas, en que no importa que exista ya lo que el Congreso recomienda, porque si existe ratifica lo que ya se ha hecho. El Parlamento en cambio no puede legislar dos veces en la misma forma. El argumento es bueno para un Parlamento donde las resoluciones son definitivas. Por ejemplo, basta que se proponga algo que está incorporado á la legislación, para que cualquier diputado ó senador diga: “Pero si eso ya está incorporado

á la legislación en tal fecha”; para que no tenga objeto repetir una cuestión ejecutiva que ya está dispuesta. Pero en un Congreso, suponiendo que exista, eso no quiere decir nada más que el Congreso confirma lo ya existente, más aún con las salvedades que han hecho los señores ingenieros, de que ya existe.

SEÑOR CAPURRO. — En todo caso habría que modificar donde dice “que se estudie”.

SEÑOR GARCÍA. — Que se estudie, no, porque ya está estudiado.

SEÑOR PRESIDENTE. — En cuanto á la cuarta proposición, — “que se cree un Consejo General de Vialidad, etc.”, es más ó menos una coincidencia de opiniones con la Comisión administradora de fondos para caminos que existe en la Argentina.

El Congreso resuelve que se cree un Consejo. En vez de eso podría decirse “que se estudie la proposición de crear un Consejo”, porque evidentemente yo — y los señores ingenieros con quienes tengo oportunidad de hablar á menudo conocen mi opinión — he examinado la cuestión en el sentido de si no sería conveniente formar una Comisión Administradora de caminos, que fuera algo así como la Comisión Financiera del Puerto, formada por entidades de respetabilidad, de importancia y arraigo en el país y que por ese motivo formarían un cuerpo permanente, digamos así, de confianza pública.

De manera que como un voto de que se estudie esa solución, yo no le veo inconveniente tampoco.

En cuanto á la tercera proposición creo que hay conveniencia en dejarla para más adelante.

Es evidente que con respecto á esta conclusión habría una gran división de opiniones, que surgiría de la ejecución de las obras, las que requieren generalmente estar en manos completamente técnicas, etc., etc.

SEÑOR ROSSI. — ¿Pero las Juntas Económico-Administrativas no representan á todos esos señores?

SEÑOR PRESIDENTE. — Por eso digo: podría traer grandes discusiones; mi opinión es que, con alguna modificación de redacción, no hay inconveniente en que el Congreso acepte las conclusiones, con excepción de la tercera.

He terminado.

SEÑOR GARCÍA DE ZÚÑIGA. — Voy á explicar algo respecto á la segunda conclusión á que hemos llegado.

En realidad lo que decimos nosotros no es que deban estudiarse caminos económicos, en el supuesto que no se hayan estudiado ya; muy lejos de eso. Lo que decimos es que nosotros hemos estudiado un tipo de caminos económicos, especialmente adaptados al tránsito de automóviles. Eso creemos que es tal vez una novedad y pedimos que se nos permita entregar ese estudio á la Comisión Permanente del Congreso.

Es simplemente eso. No podemos negar que la Dirección de Vialidad haya hecho previamente esos estudios.

SEÑOR PRESIDENTE. — Entonces podría ponerse: que no obstante el estudio que ha hecho la Dirección de Vialidad al respecto, se examine también un proyecto concreto sobre la materia presentado por los ingenieros tales y tales.

SEÑOR CAPURRO. — Perfectamente.

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — Yo creo que debería cambiarse la palabra *estudio*, porque son obras ya realizadas. En el Departamento de Minas, por ejemplo, existen pendientes de 6.70 % y en el de Paysandú de 8 y 9 %.

SEÑOR KATZENSTEIN. — Debido tal vez á cierta deficiencia que experimento expresándome en castellano, — se ha dado á mis palabras una interpretación diferente de lo que fué mi intención.

Hablando de caminos económicos no he querido tratar de algo nuevo, puesto que basta viajar por los departamentos de la República para convencerse que allá se construyen carreteras más baratas que las que existen alrededor del Departamento de Montevideo.

No he querido tampoco presentar algo nuevo, sino llamar simplemente la atención sobre la desproporción que existe entre los fondos invertidos en tales construcciones cerca de la capital, comparándolos con los invertidos en construcciones análogas en campaña, y considerar en consecuencia si no hubiera medio de llegar á una distribución más equitativa de fondos sobre toda la extensión de la República, previendo no sólo la construcción de tales caminos económicos en campaña, sino especialmente en los alrededores de los centros de población y de las capitales.

Tampoco desearía de que los números indicados por mí, y que se refieren á pendientes, sean tomados en forma absoluta. El ejemplo del camino Pando-Toledo que citaba, tenía por solo objeto el ilustrar al Congreso sobre la diferencia de am-

bos tipos, especialmente en cuanto á los costos de construcción y la consiguiente economía, y para manifestar que tal tipo económico cumpliría perfectamente su objeto.

No he deseado, y tampoco me atrevería á proponer desde ya números absolutos, ni tampoco de presentar ya algo definitivamente estudiado, todo lo cual motiva estudios prolijos y surgiría en consecuencia de los trabajos futuros á cargo del Congreso.

He terminado.

SEÑOR PRADERI. — Precisamente iba á hacer la defensa que ya ha hecho la Mesa respecto de las conclusiones presentadas, y en segundo lugar no debo aceptar esa suposición de indiferencia que se cree he atribuído á los ingenieros civiles, cuando lo que he hecho notar es más bien que la acción de los ingenieros agrónomos es imposible sin el auxilio de los ingenieros civiles. Aunque no existieran ingenieros agrónomos, habrían siempre ingenieros civiles, porque siempre será necesario hacer caminos, bien ó mal hechos con respecto á la producción; mientras que si no hay caminos, no habrá ingenieros agrónomos.

En lo que se refiere á si es ó no el centralismo lo que hace que no se haya resuelto este problema, dice el señor Álvarez Cortés que la causa es el descentralismo. Es posible, como dice el señor Álvarez Cortés, que pueda explicarse para el 1 % de los caminos, que tuvieran que existir. Y cuando esos caminos no existen, ¿cómo se explica la acción del centralismo? Entonces, para satisfacer á todos, no se ha hecho ninguno de los que se han podido hacer.

Eso es simplemente lo que yo quería decir; y como el señor Delegado de la Intendencia de Montevideo se ha adherido á lo manifestado por el señor Álvarez Cortés, quiero hacer notar que el mal existe también aquí en Montevideo, donde es más recriminable que en otras partes, porque aquí hasta se llega á pretender que los pobres lecheros, á título de que es malo el trasiego, traigan la leche en botellas, y no se tiene en cuenta que los vehículos tienen que salvar dificultades enormes para llegar á la capital, porque los caminos de los alrededores de Montevideo están en condiciones sumamente deficientes.

He terminado.

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿El señor García de Zúñiga acepta las modificaciones?

SEÑOR GARCÍA DE ZÚÑIGA. — Sí, señor, con muchísimo gusto.

SEÑOR PRESIDENTE. — Entonces va á darse lectura de ellas por incisos.

Léase la primera.

(*Se lee*):

“Que es deseable organizar la estadística de las superficies entregadas á la producción agrícola y de los centros de producción intensiva por departamentos y por zonas de departamento, así como la estadística del tránsito por los caminos existentes, con el fin de llegar á una clasificación racional de los caminos, según su importancia efectiva, y con el fin también de establecer una distribución más equitativa de los fondos disponibles.”

—Si no hay observación, se votará.

Si se aprueba este inciso.

SEÑOR SÁNCHEZ. — En la primera parte se dice “organizar la estadística”. Hay oficinas de estadística perfectamente organizadas. Se están nombrando en la República, ó se acaban de nombrar, todas las comisiones estadísticas, á fin de levantar los datos estadísticos, no de transporte, pero sí datos estadísticos de todos los departamentos.

SEÑOR GARCÍA DE ZÚÑIGA. — De producción solamente; no será de superficie é intensificación de la producción.

SEÑOR SÁNCHEZ. — Los formularios que se han repartido en la República por la Comisión Central indican todo, en una acepción completamente extensa.

SEÑOR PRESIDENTE. — Entonces, en lugar de decir “que es deseable organizar la estadística”, se podría decir “que es conveniente tener en cuenta la estadística”.

SEÑOR SÁNCHEZ. — Perfectamente.

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿Acepta el señor García de Zúñiga?

SEÑOR GARCÍA DE ZÚÑIGA. — Yo entiendo — por conversaciones que he tenido con los miembros de la Comisión, y especialmente con el señor Praderi — que la estadística no se hace en la forma que nosotros pretendemos. Nosotros deseamos, no solamente una estadística de la cantidad de producción, sino también de la superficie y de la ubicación; en una palabra, un mapa.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A. V.) — Una carta.

SEÑOR OTAMENDI. — Sabe perfectamente el Ingeniero Praderi que hace poco ha sido aprobado por el Poder Ejecutivo ese proyecto de investigación agrícola, que tiene precisamente por objeto estudiar todos los factores económicos: naturaleza, capital y trabajo. De manera que ya está mandado ejecutar por el Ministerio de Industrias esa investigación agrícola.

SEÑOR SÁNCHEZ. — Se está ejecutando.

SEÑOR PRESIDENTE. — Entonces, en vista de la manifestación de los señores Congresales, podría aceptarse que se dijera “tener en cuenta la estadística”.

SEÑOR PRADERI. — Existen mil proyectos, y por eso creo que no se realizará ninguno; y entre tanto, la Cámara Mercantil dice que no tiene ninguna estadística y que no puede calcular la superficie de producción.

SEÑOR SÁNCHEZ. — Todo se reduce á que el Congreso declare la utilidad de ejecutar á la mayor brevedad posible uno de esos proyectos.

SEÑOR PRADERI. — Es á eso á lo que nos referimos.

SEÑOR PRESIDENTE. — Yo creo que con la discusión habida queda perfectamente aclarado esto.

SEÑOR GARCÍA DE ZÚÑIGA. — No hay ningún inconveniente en adoptar la fórmula que había indicado el señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE. — Entonces se va á votar el inciso en la forma indicada por la Mesa.

Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Afirmativa*).

— Léase el segundo, con el agregado propuesto.

(*Se lee*):

“No obstante los trabajos ya realizados por la Dirección de Vialidad, conviene que se estudien los tipos de caminos económicos propuestos por la Sub-Comisión informante.”

— Está en consideración.

Si no se observa se votará.

Si se aprueba el inciso segundo en la forma que se ha leído.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Afirmativa*).

— El tercero, que es el que traerá discusión, pasa, según las indicaciones que se han hecho, á la Comisión Permanente del Congreso.

Léase el cuarto.

(*Se lee*):

“Que se constituya un Consejo General de Vialidad, que será consultado especialmente cuando se trate de distribuir fondos para construir carreteras y grandes obras de arte, que interesen á más de un departamento.”

—Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Afirmativa*).

—Va á leerse una breve comunicación recibida del señor diputado Cañizas.

(*Se lee lo siguiente*):

“Señor Presidente:

En la costa del Uruguay, más arriba del Salto Grande, hay dos pueblos, Constitución y Belén, que por el aislamiento en que viven, debido á la falta de comunicaciones rápidas, económicas y cómodas, con los centros de consumo, no pueden desenvolverse, á pesar de sus tierras fértiles y aptas para la agricultura.

Constitución y Belén no comunican por el Uruguay con la ciudad del Salto, porque existe el Salto Grande, que interrumpe allí la navegación.

La comunicación por tierra es incómoda y dispendiosa, porque las estaciones de Palomas y Santa Ana, del Ferrocarril Noroeste, que son los puntos más próximos, se hallan á larga distancia.

Podría romperse ese aislamiento estableciendo un servicio de navegación fluvial económico y análogo al que ya existe en el río Negro bajo la dirección del Estado.

Ese servicio pondría en comunicación fluvial, aprovechando las aguas navegables del Uruguay y del Arapey, á los pueblos de Constitución y de Belén con el Ferrocarril Noroeste en un punto próximo á la Estación Arapey.

El itinerario del servicio fluvial podría ampliarse poniendo al mismo tiempo en contacto á Constitución con el pueblo de Federación y á Belén con la costa también argentina, que pondría en comunicación con la Colonia del Rosario y Chajarí.

Por estas ligeras consideraciones, que las ampliaré verbal-

mente en caso necesario, propongo que el Congreso manifieste su deseo de que el Estado establezca cuanto antes el servicio fluvial indicado y otros que se hallen en condiciones análogas.

Manuel Cañizas.

Octubre 8 de 1913.”

—Se tendrá presente esta comunicación del señor diputado Cañizas.

—Se va á tratar la moción del señor Carlos Arocena.

Previamente, como no hay una hora fijada para levantar la sesión, se fijará la de las 7 p. m.

(Apoyados).

—Si no hay observación así se hará.

Léase la conclusión del señor Arocena.

(Se lee):

“Emplear desde ya y con preferencia los recursos destinados á la inmigración y colonización para obras de vialidad.”

—Está á consideración.

SEÑOR RAMOS MONTERO. — Yo no he entendido bien si la moción del señor Arocena habla de preferencias en el sentido de los fondos, ó si dice que se deben emplear exclusivamente...

SEÑOR PRESIDENTE. — Yo creo que debe entenderse como lo interpreta el señor Congresal, que es “con preferencia”.

SEÑOR RAMOS MONTERO. — Porque sino, en ese punto no estaría de acuerdo. Donde existen buenas vías de comunicación y tierras aptas, me parece que se debe fomentar la colonización, sin perjuicio de prestar preferente atención á la vialidad en las otras zonas.

De manera que dejo salvada mi opinión.

SEÑOR SÁNCHEZ. — Siendo un tema tan difícil y complejo de resolver el que se propone, me parece que sería razonable que la moción pasara á la Comisión Permanente del Congreso, porque sino se originaría aquí una discusión un poco ardua, y sería difícil llegar á un resultado práctico, aun en ese sentido de “preferencia”, que parece ser la intención del señor Arocena.

En ese sentido yo haría moción; porque resolver aquí que conviene dar preferencia á ciertas obras con fondos que tie-

nen otro destino, no es cuestión de resolverla en un momento.

UN SEÑOR CONGRESAL. — Pero al referirse á preferencias, el señor Arocena se referirá seguramente á las futuras leyes, no á las existentes.

SEÑOR SÁNCHEZ. — Aun así, es una cuestión que no puede resolverse en un momento.

SEÑOR PRADERI. — Hay dos conclusiones. Yo creo que la primera no ofrece dudas.

SEÑOR AROCENA (C.) — Yo, señor Presidente, no tengo ningún deseo de promover una discusión al respecto. Simplemente yo he creído presentar al Congreso el resultado de estudios anteriores y de la experiencia del país; y los otros días, en unas pocas palabras que pronuncié al presentar esta moción, ya manifesté que siempre ha sido la característica de este país el ser un país de emigración y que aún subsiste esa característica: que emigran no solamente las gentes de las ciudades, sino que generalmente lo que emigra es el aumento de población en agricultores ó ganaderos, educados ya en el trabajo nacional, que se van á los países vecinos. Ese es un hecho absoluto. De esas resultancias se ha hecho un estudio, porque indudablemente parece algo paradójal que un país nuevo sea un país de emigración. Sin embargo no es una paradoja, porque ese mismo fenómeno está pasando en la Provincia de Buenos Aires con relación á las demás provincias: la Provincia de Buenos Aires no aumenta casi en población; continuamente hay emigración de chacareros y ganaderos de esa provincia á los demás territorios.

Y eso está explicado por la ley del trabajo en general: el hombre prefiere siempre trabajar donde encuentra más facilidades para lucrar; y yo pondría este país por un momento, idealmente, cerca de París. Es seguro que todo París emigraría á la República Oriental si estuviera cerca de ella, porque le sería mucho más fácil la vida, con el trabajo menos intenso.

¿Cuál sería la manera de retener nuestra población y de aumentarla, entonces? ¿Es traer inmigración y colonización artificial?

Yo he sido partidario en mis tiempos de eso, y muy partidario; pero he visto los resultados de nuestras principales colonias, de las mejores, aun de la Colonia Suiza: es un al-

mágico de familias, para que vayan á poblar la República Argentina.

SEÑOR RAMOS MONTERO. — Pero hay un beneficio para el país en esas colonias, que no puede negarse.

SEÑOR AROCENA. — Pero lo que yo deseo es que los hijos de esas familias no se vayan.

SEÑOR RAMOS MONTERO. — Y precisamente no se irían si el Gobierno dispusiera de fondos de colonización para facilitarles tierras.

SEÑOR AROCENA. — El hecho es positivo: donde ha actuado el Gobierno en esto de inmigración y colonización, ha sido un desastre.

¿Podríamos creer, señor Presidente, que nuestros hombres estadistas y de gobierno sean peores que los de la República Argentina? Yo no lo creo, señor Presidente: creo que hay las mismas razones para suponer que lo que se hace por los estadistas de Buenos Aires se puede hacer aquí.

¿Por qué, entonces, allí da resultado la inmigración y colonización, aun por el Estado, y aquí no lo da?

Hemos visto inmigrantes que han venido aquí en varias épocas; se han establecido en una colonia, y á los pocos años han emigrado, sino todos, por lo menos los hijos de los colonos.

SEÑOR RAMOS MONTERO. — Hay muchos factores que influyen á ese respecto.

SEÑOR AROCENA. — Por eso digo que la experiencia nos enseña que el aumento de población y la colonización por esos medios ha sido un fracaso en nuestro país. ¿Por qué hemos de seguir gastando ese dinero, cuando estamos seguros que con caminos obtendremos mejores resultados? No veo la necesidad.

SEÑOR RAMOS MONTERO. — Le voy á dar un dato al respecto. Hay un ofrecimiento de cien familias más de esas rusas que están trabajando en Río Negro, que vendrían al país precisamente si se les adelantara el pago de las tierras. De manera que incorporar al país esas familias sería un progreso. ¿Es conveniente entonces establecer que el Gobierno no debe disponer de fondos para este fin? ¿Debe declarar el Congreso que todo el dinero debe destinarse á caminos, con perjuicio de la colonización?

SEÑOR AROCENA. — Yo no digo eso.

Si mañana se presentan cien familias y no tienen donde alojarse, teniendo algún capital...

SEÑOR RAMOS MONTERO. — Pero si el Gobierno no tiene fondos no puede hacer nada.

SEÑOR AROCENA. — ... esa no es una colonia formada por el Estado.

SEÑOR RAMOS MONTERO. — Sería una forma nueva de colonización, precisamente, que no tendría nada que ver con los fracasos anteriores.

SEÑOR AROCENA. — El caso relativo á las familias rusas no lo considero igual al problema de la inmigración artificial.

SEÑOR RAMOS MONTERO. — Es una forma especial de inmigración.

SEÑOR AROCENA. — Es eventual, esa es la inmigración que viene raras veces al país, por casualidad; eso no entra en lo que se llama inmigración y colonización artificiales.

Pero á mí me parece también, señor Presidente, muy justo que un asunto de esta naturaleza no se discuta en un cuarto de hora, que es lo que puede faltar para terminar la sesión de hoy, y por consiguiente no me opongo á que se continúe con los demás asuntos que forman la orden del día. No tengo interés absolutamente ninguno en apresurar esta discusión.

SEÑOR PRESIDENTE. — Entonces, si no hay oposición de parte de los señores Congresales, se continuará la orden del día en la sesión próxima.

Para aprovechar los pocos minutos que faltan y simplemente á efecto de oír su lectura, se va á dar cuenta de una comunicación del señor Intendente Municipal de Canelones, que se tendrá presente.

Léase.

(*Se lee*):

“Siendo evidente la conveniencia y utilidad que existe para el tránsito en general y muy especialmente para facilitar el desarrollo de los establecimientos rurales, el intercambio de sus productos y demás transacciones similares, en que se aumente la red actual de caminos, estableciéndose otros nuevos de un ancho conveniente y lo más próximos posible entre sí.

”*El Congreso de Vialidad*, con el propósito de que informa la precedente sintética exposición de motivos, exhorta al Poder Ejecutivo para que formule y someta á la aprobación del Parlamento Nacional un proyecto de ley que contemple

tales propósitos, y le insinúa á la vez la idea de que en el referido proyecto podría consignarse con carácter general, que al procederse al fraccionamiento de campos ó estancias con fines de colonización, se establezca, además de las vías de tránsito indispensables para el servicio de las chacras, tantos cuantos caminos de un ancho de diez y siete metros, paralelos entre sí y equidistantes, sean necesarios é indique la Municipalidad del lugar asesorada para el caso por la respectiva Inspección Técnica Departamental.”

Rómulo L. Rossi,

Intendente Municipal de Canelones.

SEÑOR PRESIDENTE. — La próxima sesión tendrá lugar pasado mañana, viernes, á las 5 de la tarde. Mañana será un día de descanso.

(Se levantó la sesión).

CUARTA SESIÓN

10 de Octubre de 1913

PRESIDE EL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS

Orden del día:—Conveniencia de un fondo permanente para caminos.—Contribución obligatoria de las empresas ferroviarias para construir los caminos de acceso á las estaciones.—Concesiones vigentes y futuras.

SEÑOR PRESIDENTE.—Está abierta la sesión.

Continúa el debate sobre la moción del señor Ingeniero Arocena.

Si me permite el Congreso, voy á concretar mis ideas sobre la moción del señor Delegado Arocena. Creo que reuniría casi todos los sufragios —tal vez la unanimidad— porque me parece que está inspirada en sentimientos compartidos por todos, siempre que no fuese tan categórica, en el sentido del absoluto destino de los fondos á caminos, como medio de valorización.

SEÑOR AROCENA.—Yo desearía, si hay algunas otras observaciones que hacer en el Congreso, que se hicieran. Como yo he tomado la palabra otras veces, y traigo algunos otros datos más para ilustrar la cuestión en caso de que hubieran algunas dudas al respecto, desearía, si alguno de los señores Congresales tiene que formular alguna observación al respecto, que la hiciera ahora.

SEÑOR PRESIDENTE.—La modificación, yo creo que es esta—según lo que he oído á varias personas—emplear desde ahora y con preferencia, los recursos destinados á inmigración y colonización para obras de vialidad.

En cuanto á lo primero, puede que haya unanimidad de pareceres:

a) Dirigir su acción, encaminada al fomento de la producción y al aumento de la población, hacia la mejora de la vialidad; y en lo segundo, donde dice "Emplear desde ahora con preferencia los recursos de la inmigración y colonización para las obras de vialidad", podría decir que:

b) El Congreso de Vialidad conceptúa necesario para resolver el problema de colonización é inmigración en el país que se atiendan con preferencia los problemas relacionados con la vialidad.

SEÑOR AROCENA. — Indudablemente, yo no he puesto la cuestión — ni creo que lo dice la moción — ni se puede poner, desde ese punto de vista: es decir, que no se haga nada sobre inmigración y colonización. Yo creo que eso sería una absoluta completamente infundada. No es en ese sentido que se puede presentar la moción: la moción se ha presentado en el sentido de preferencia, de preferencia en la vialidad sobre los gastos y erogaciones por el Estado en inmigración y colonización, fundada en la experiencia de este país, y en los estudios que se fundaron también en la experiencia, hechos desde el año 1847. Es en ese sentido que creo debe mirarse la moción: en el sentido de no hacer un plan con erogaciones exageradas por parte del Estado para la inmigración y la colonización, teniendo en cuenta la limitación de los recursos. Si abundan los recursos, pueden hacerse indudablemente ambas cosas á la vez...

Pero ya que no toma ningún otro miembro del Congreso la palabra, — como yo desearía, — voy á permitirme, señor Presidente, esclarecer un poco más la cuestión con algunos datos, que si bien por algunos podrán ser conocidos, por las discusiones habidas en estos días, así como por manifestaciones de la prensa, esos datos les harán ver que nuestro país no está en condiciones tales, que requiera en absoluto, como medio económico y perentorio, el tomar el problema de la población artificial, como problema primordial.

Yo me he preocupado de estudiar estos asuntos, y hasta he escrito algo en una publicación extranjera para acreditar este país, y tomando los datos estadísticos de esta República y de los países vecinos. He llegado á estas conclusiones:

La densidad de la población de la República Argentina es dos y tres décimos de habitantes por kilómetro cuadrado. La densidad de la Provincia de Buenos Aires sola, es de cinco

y nueve décimos por kilómetro cuadrado, y la densidad de la República Oriental es de 6.95 por kilómetro cuadrado; lo que quiere decir que en relación al estado de estos dos países y al estado de intensidad de su población, nuestro país figura con una densidad superior, comparado con los países vecinos. Y no sólo con relación á todos los países vecinos, que son territorios muy grandes, sino con relación á las provincias más trabajadas y más densas de los vecinos.

Las vías férreas: comparando las vías argentinas con las del Uruguay, llegamos á este resultado: que la Argentina ha construído un kilómetro de ferrocarriles por cada 11.559 hectáreas de territorio; y el Uruguay ha construído ese mismo kilómetro por cada 7.629 hectáreas. Y hay que tener en cuenta que cada kilómetro de vía en este país, cuesta mucho más que cada kilómetro de vía en la República Argentina.

De las carreteras y de los caminos, no hay que hablar, señor Presidente. Es indudablemente notorio, está á la vista que en nuestro país hemos perfeccionado bastante más en algunos puntos — no en todos, desgraciadamente, porque no ha habido un criterio uniforme, y de ahí la gran ventaja de estos Congresos y la buena inspiración que ha tenido el señor Ministro de Obras Públicas al iniciarlo.

La República Argentina, exportando un gran número de artículos de producción natural — no de producción cultivada por el hombre, sino de producción natural — incluso su producción ganadera y su producción agrícola trabajada por el hombre, exporta por cada kilómetro cuadrado 132 pesos oro anuales. La República del Uruguay, sin productos naturales mayores, fuera de algunos adoquines, algunas arenas, que es poca cosa, exporta por cada kilómetro cuadrado 320 pesos anuales; lo que quiere decir que, término medio, nuestra República está más intensamente trabajada por kilómetro cuadrado que los países vecinos.

Se cree, en general, también que la República Argentina ha avanzado mucho más en la refinación de sus ganados. Indudablemente así nos parece, cuando comparamos nuestra Exposición en Montevideo con la gran Exposición de Palermo, que es comparar una fiesta de un pequeño capitalista, con una fiesta de un gran capitalista. Pero en proporción á los medios, al capital y al ganado, resulta esta proporción: que la República Argentina tiene un animal de pedigree inscripto

por cada siete mil reses vacunas; y la República Oriental tiene ese mismo animal puro de pedigree, por sólo cada ochocientas reses. Lo que quiere decir, pues, que intensamente, este país está más trabajado que la República Argentina, no sólo en el total de su territorio, sino hasta comparativamente con la provincia más poblada y más trabajada de dicha República.

Es como entiendo que debe hacerse la estadística, para apreciar si este país avanza ó no avanza. Yo siempre he sido un optimista, y creo que avanza.

Hemos llegado, pues, á un grado que, si no aumentamos los medios de producción con ventaja, siempre tendremos que un tanto por ciento de nuestro aumento vegetativo irá á trabajar á los países vecinos, y es, pues, eso, lo que yo deseo evitar.

Si el problema de la inmigración y de la colonización fuese en nuestro país el primordial, tendríamos que presentar también el cuadro de la subdivisión de nuestra propiedad rural en el Uruguay comparativamente con la subdivisión rural de los países vecinos. ¡Y eso que se habla aquí de latifundios! Yo he querido convencerme si realmente en este país, en comparación con el *grado agronómico* como se trabaja en el Río de la Plata y en Sud América, estamos en condiciones de temer el latifundio, y entonces me he dirigido á una obra muy meritoria que se ha publicado por la Oficina del Estado — por el señor Senén Rodríguez — como medio de evaluación de la propiedad, obra que no considero indudablemente perfecta — porque todavía no hemos llegado en estos países á obtener la perfección en todas nuestras estadísticas de una manera exacta — pero sí lo bastante para que pueda hacerse un cuadro y apreciar esos latifundios en su realidad.

Hace treinta años la mayoría de las propiedades rurales podían clasificarse de latifundios; pero se subdividió de una manera tan rápida, señor Presidente, que hoy más bien, creo, que en parte podríamos alarmarnos del exceso de división en algunos puntos, que del latifundio, como se va á ver en seguida.

Superaban hace treinta años las propiedades que pasaban de cinco mil á seis mil hectáreas, superaban en el país, y hoy en cambio, superan enormemente las propiedades que bajan de cien hectáreas de terreno. De la obra del señor Senén Rodríguez, he podido hacer el siguiente resumen: La propie-

dad rural, — suprimiendo el Departamento de Montevideo, suprimiendo todos los pueblos y quintas de toda la campaña y dejando lo que podría llamarse simplemente la propiedad rural, — tenemos: que de menos de 100 hectáreas hay 24.000 propiedades; que de 100 á 500 hectáreas hay 13.000; de 500 á 1.000 hay sólo 4.000 propiedades; de 1.000 á 3.000, ya no hay más que 2.400; de 3.000 á 6.000 hay sólo 500 y de 6.000 á algo más, sólo 230. Con esta particularidad: que las propiedades de 6.000 á 12.000 hectáreas, están en terrenos impropios completamente, la mayoría de ellos — excepción de algunos — impropios completamente para otra cosa que no sea para ganadería extensiva por el momento y dada la situación agronómica de estos países de Sud América. Por consiguiente, yo pregunto á este Congreso, compuesto en su mayoría de personas prácticas, conocedoras del país ¿si podemos comprender que en nuestro país estemos en condiciones de hablar de latifundios, si puede considerarse latifundio á una propiedad rural, hoy, en nuestro país, de 1.000 á 3.000 hectáreas dada la condición general en que se encuentran, en situación económica rural Sud Americana y, — como he probado — que se trabaja tanto ó más intensivamente que en los países vecinos?

Por consiguiente, no solamente salta á la vista que no es un problema de los más fundamentales para nuestro país la inmigración y la colonización, aunque soy partidario de ella, pero deseo traerla elegida, y si es posible, espontánea, por los atractivos que le demos para la producción más intensiva y que creo sería lo mejor, para que no emigren después de venir.

Salta también á la vista que en nuestra población que crece de una manera indudable, vegetativamente, hay un exceso siempre que emigra, y que pasa á los países vecinos, donde encuentran más facilidades para el trabajo extensivo, y si encuentra dichas facilidades en los países vecinos, es porque aquí no las ponemos en condiciones de producir intensivamente.

El objeto, pues, de los caminos, es facilitar ese trabajo, que se intensifique más de lo que lo tenemos, y con la inmigración y la colonización solas, no lo intensificamos: traemos inmigrantes y colonizamos, para que estén en las mismas condiciones de los que están actualmente en el país, se eduquen sus hijos en nuestras prácticas agrícolas y así hechos en el

ambiente sean más solicitados que los europeos, para poblar los vecinos territorios.

Así, pues, que no se me haga decir que no nos preocupamos de la inmigración y de la colonización, ni que la moción que he presentado puede aconsejar tal negación absoluta, cuando, precisamente, lo que se propone es el medio que resulta experimentalmente en nuestro país, más eficaz y más económico: el de los caminos, para evitar esas emigraciones y traer la inmigración mejor, espontáneamente.

Creo que á este Congreso no venimos á improvisar, sino á rectificar rumbos ó detalles, y creo también, señor Presidente, que es conveniente acentuar y decir, que no nos debe faltar esa virtud de los grandes pueblos, esa virtud de reconocimiento á sus antecedentes y experiencias, reconociendo siempre la obra de los que nos han precedido, y si no es así, si para mejorar lo existente no citamos la obra de los que nos han precedido, si prescindimos de toda verdad que señala la experiencia, ¿sobre qué base se ha de mejorar?... ¿Cuál es el rumbo que tomará la generación que viene?... ¿La improvisación ó la copia servil, que de cualquier modo es el ensayo hoy, el ensayo mañana y siempre el ensayo?

En fin, un país sin rumbo, un país sin historia, sin experiencia económica, — lo que sería el absurdo en nuestro país, — porque es abundante la historia gloriosa y abundante, como acabo de demostrar, la historia económica, que ha llegado á una intensidad que está á la mayor altura entre la de los países vecinos, lo que prueba y ratifica lo que dije los otros días; que no creo que nuestros hombres, señor Presidente, hayan sido peores que los hombres que han dirigido los países vecinos.

Que se han cometido muchos errores, y que se cometen... Indudablemente. Y para eso estamos aquí, á ver si podemos aconsejar algo y rectificar los rumbos, porque tampoco creo que los países pueden dirigirse simplemente con la ciencia universal, exclusivamente, porque creo que sería estúpido que largásemos la nave del Estado únicamente con la brújula y el sextante, que son los medios de ciencia universal para navegar, si no llevamos á bordo un plano de derrotero de otros navegantes que nos han precedido, y que nos han señalado los escollos que han encontrado, para no naufragar la nave; y aunque la cuestión de inmigración y colonización no

sea un escollo como una roca para romper la nave, muy lejos de ello, yo considero que siempre ha sido un escollo, aunque sea de barro, que detiene la nave, y que en muchas épocas ha tenido que darse máquina atrás, y, por consiguiente, ha habido inútil gasto de carbón, naturalmente, mientras que si tomamos el derrotero de la vialidad, comprobaremos siempre que no solamente no hemos encontrado escollos, sino que hemos encontrado una corriente favorable que nos economiza el carbón. En fin, esta comparación que me ha venido, y no sé si es exacta...

(*Apoyados*).

(Un señor Delegado hace una observación al orador, en voz baja).

—Es lo que creo evitar...

Ahora bien, señor Presidente: Yo no creo que al decir “el emplear con preferencia para caminos los recursos destinados á la inmigración y á la colonización por el Estado” — y creo haberlo explicado bien — niegue en absoluto que en algunos momentos, en algunos casos, puede convenir ocuparse también de inmigración y de colonización.

Pero yo he querido — al decir en una segunda parte, que desde hoy se empleen con preferencia los recursos que pueda obtener el Estado para inmigración y colonización, para caminos — referirme al momento actual, y me he referido á lo que hoy se discute por nuestros economistas, si es el retraimiento bancario actual, una crisis simplemente bancaria ó monetaria. Algunos de ellos, he visto que niegan que haya una crisis industrial en el país.

Yo creo que los que así piensan están en un error, señor Presidente, yo creo que la crisis industrial — si se refiere á la crisis de la producción nacional, existe; y no sólo existe, sino que ha sido prevista por los elementos rurales desde el año 1910 en medio de la sequía.

Si nuestros economistas hubieran leído “La Revista Rural” habrían visto que se prevenía, para después que viniese el período de las lluvias, la crisis ganadera.

Nuestros economistas se fundan — algunos de ellos — al decir que no hay crisis ganadero-agrícola, en que los precios de nuestra producción están altos. Es un error: las crisis no sólo vienen porque los precios están bajos; la crisis viene, muy generalmente, cuando los precios están altos.

En 1910 nuestra producción ganadera, principalmente, no hacía otra cosa que salvar el capital, y tenía que tomar el doble de campo de lo que requería normalmente para salvar ese capital.

La especulación había subido en demasía el precio de los campos, y había subido en demasía los arrendamientos, y coincidiendo la sequía y la necesidad de más campo con esa especulación, los ganaderos pagaban esos exorbitantes arrendamientos para sólo defender sus capitales, no para ganar, porque en esos años no se ganó nada. Se perdió, más bien, muchísimo.

Se previó, pues, una crisis inmediatamente después que viniesen las lluvias, y así sucedió apenas vinieron éstas.

Coincidieron otros dos motivos de alza para el ganado: la valorización de las carnes en el mercado exterior y necesidad de poblar los campos por la abundancia del pasto que vendría, y de ahí que para poblar hoy un área de terreno se precisa más del doble del capital moneda de lo que se necesitaba hace pocos años.

El actual momento, es el siguiente: arrendamientos muy altos; capital para poblar, muy grande — como nunca se ha visto; los gastos concurrentes á la producción, más elevados que nunca, — unos porque así han aumentado los precios del mercado mundial (comestibles, consumo, etc.), otros, porque se relacionan directa ó indirectamente con los nuevos impuestos (algunos de ellos gravando artículos usados en gran abundancia para el trabajo de nuestra producción, sea para la ganadería, sea para la agricultura).

Nuestra agricultura, como la de la República Argentina, en la actualidad, se encuentra también en la misma situación que la ganadería: está en crisis, y está en crisis, precisamente, por esas elevaciones de la tierra, del capital en movimiento y todo lo que concurre al trabajo de la producción.

Por consiguiente, al decir yo que desde el momento se empleen con preferencia en caminos — he creído que tal vez (no conozco las intenciones del Superior Gobierno), que quizá crea conveniente no pedir más impuestos que directa ó indirectamente afecten el costo de la producción en estos momentos. Por eso en la moción decía, que desde ya, y con preferencia, se afecten esos recursos...

Yo voy á terminar, señor Presidente, recordando simple-

mente unas palabras pronunciadas con mucha verdad por el señor Ministro de Obras Públicas, que preside este Congreso, en el acto inaugural. Nos decía "que el país ansiaba verdades indiscutibles, acariciadas y sostenidas al través de los tiempos por el alma nacional."

Yo creo, señor Presidente, que en este Congreso habrán encontrado que esa verdad es indiscutible y, que ella, la vialidad, está en el alma nacional lo ha manifestado este Congreso, que puede muy bien, con sus representaciones, manifestar el sentimiento del alma nacional; y que esa verdad indiscutible también ha sido sostenida al través de los tiempos, y que hay experiencia, sino de Congresos de vialidad exclusivamente, experiencia de muchos Congresos habidos en el país, en que, precisamente, no sólo se ha sentido esa verdad indiscutible que está dentro del alma nacional, sino también que se ha sostenido y se estudia con mucho anhelo desde tiempo inmemorial.

He dicho.

(¡Muy bien!)

SEÑOR PRADERI. — Este Congreso está constituido por ingenieros civiles, por intendentes y por Delegados de las sociedades rurales.

Yo entiendo que el asunto que se plantea aquí de la inmigración y la colonización es sumamente complejo, y da material, no para una simple conclusión, sino para todo un Congreso, mucho más amplio que este Congreso de Vialidad. De manera que yo entiendo que en manera alguna el Congreso de Vialidad puede pronunciarse con respecto á nada relativo á inmigración y colonización, máxime cuando ni siquiera el señor Ministro de Industrias, que compone también la Mesa de este Congreso, se entera de estos votos y aspiraciones.

(Muy bien).

—Por eso creo que de las dos conclusiones presentadas por el señor Ingeniero Arocena, como ha expresado la Mesa, la primera de ellas interpreta fielmente el pensar de todos los Congresales, y puede votarse; pero que la segunda, ya significa una declaración concreta, que yo, por mi parte, como Delegado de una Asociación rural, no la votaría conforme, porque yo no pediría al Gobierno que no hiciera inmigración y colonización y sí simplemente caminos, sino que se hicieran las dos cosas, por lo cual mociono en el sentido de que se con-

sidere este asunto sin entrar al problema de la inmigración y colonización.

Por lo tanto, me declaro partidario de la primera de esas mociones presentadas por el señor Delegado Arocena.

(*Apoyados*).

SEÑOR PRESIDENTE. — Yo creo que la segunda de las conclusiones del señor Ingeniero Arocena, podría interpretar el sentir de los señores Delegados del Congreso. La del señor Ingeniero Praderi si indicase que el Congreso conceptúa uno de los medios más eficientes para traer la colonización y la inmigración la cuestión de las obras de caminos...

(*Apoyados*).

— Ó mismo indispensables.

SEÑOR ESCUDERO. — Creo que estamos todos de acuerdo.

SEÑOR PRESIDENTE. — De manera que la conclusión podría quedar en esta forma, muy simple, que conciliaría las ideas de los señores Congresales.

Léase.

(*Se lee*):

“El Congreso conceptúa necesario para resolver el problema de colonización é inmigración al país, que se atiendan con preferencia los problemas relacionados con la vialidad.”

— Creo que condensa en absoluto, y hasta con preferencia...

SEÑOR AROCENA. — Por mi parte acepto, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE. — De manera que si el Congreso no tuviese ninguna objeción al respecto, serían votadas en esa forma, las dos proposiciones.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Afirmativa*).

— Voy á decir breves palabras sobre la contribución particular á la construcción y conservación de las carreteras...

El señor Delegado Castro me hace presente que el señor Delegado Bordaberry tiene un proyecto, y que podría ser leído.

Tiene la palabra el señor Delegado.

SEÑOR BORDABERRY. — Considerando que para el progreso y mejoramiento de nuestras industrias es indispensable la construcción y la conservación de caminos, carreteras, y demás elementos de la vialidad; y que, con los recursos con que se cuenta en la actualidad no son suficientes á ese fin, creo necesario el aumento del impuesto á la tierra, y la crea-

ción de un impuesto á las hipotecas, que nada pagan en la actualidad y que son para el prestamista el más lucrativo y seguro de todos los negocios.

La Contribución Inmobiliaria en campaña produce anualmente 2.740.000 pesos, de estos el 1 ‰ del 6 y $\frac{1}{2}$ ‰ que es la cuota que en la actualidad se paga sobre el valor de los bienes inmuebles, ó sean unos 460.000 pesos se destinan á la vialidad; aumentando la cuota del 6 y $\frac{1}{2}$ ‰ al 7 ‰ y destinando este aumento á la vialidad, tendríamos un aumento de 230.000 pesos, que agregado á la suma anterior resultaría unos 690.000 pesos. Á esto se le podría agregar un impuesto especial que afectara á los ferrocarriles, que nada pagan y cuya extensión es en la actualidad de 1.900 kilómetros. Las empresas ferroviarias serán las más directamente beneficiadas con los caminos, pues al aumentar la producción es lógico que aumenten las cargas y por lo tanto sean mayores los beneficios, así creo que un impuesto por kilómetro sería justo y equitativo; no teniendo los datos de los beneficios que sacan las empresas, no me atrevo á indicar cuál sería este impuesto, pero la Comisión Permanente de Vialidad, ó el Ministerio de Obras Públicas, podrían indicarlo en oportunidad.

El valor de las hipotecas tomando por base las efectuadas en años anteriores y no el presente, es de 30.000.000, gravándolas con un impuesto del 2 ‰ tendríamos una renta anual de 60.000 pesos, que agregados á los 690.000 pesos que se sacarían del impuesto á la tierra, tendríamos unos 750.000 pesos; además están afectadas las guías de campaña con un impuesto que también se destina á vialidad; con todo eso, fácil es llegar á 800.000 pesos en el primer año, y como al aumentar el valor de las propiedades aumenta también el impuesto, pronto tendremos un millón anual para destinarlo á la vialidad. Esta cantidad bien administrada llenaría las necesidades del presente y del futuro.

Para la administración de lo recaudado anualmente propongo el nombramiento de una Comisión financiera nombrada la mitad por el Poder Ejecutivo y la mitad por la Asociación Rural del Uruguay; su número podría ser de 8 á 10 miembros.

En la nueva ley á dictarse se podría especificar que el rubro afectado á Vialidad sería destinado exclusivamente á la construcción de caminos, carreteras, puentes y balsas, y que el de lo producido por cada departamento el 75 % vol-

vería al mismo departamento y el 25 % restante la Comisión lo destinaría á refuerzos de obras donde lo creyera más necesario.

He terminado.

SEÑOR PRESIDENTE. — La interesante exposición del señor delegado Bordaberry, lo mismo que un plan financiero relativo á caminos que presentan los señores intendentes del Salto y Paysandú, se refieren más bien á la próxima sesión, que trata sobre la “Conveniencia de la creación de un fondo permanente para caminos”, “Contribución obligatoria de las empresas ferroviarias para construir los caminos de acceso á las estaciones”. De manera que están exactamente encuadradas en la combinación financiera, que es lo que se tratará en la próxima sesión, que será comenzada con la consideración del proyecto presentado por el señor Bordaberry.

En la sesión actual, queda para tratar la “Contribución particular á la construcción y conservación de las carreteras”.

Deseo pronunciar breves palabras, al respecto.

Las carreteras, — como lo ha manifestado el sentir de los delegados, — son caminos de lujo, y, por su costo y por el costo de la conservación, no deben ir, por el momento en este país, sino allí donde las condiciones especiales de la población y del tráfico las requieran.

Ahora bien: como caminos de preferencia, — tanto en lo que se refiere al afirmado del mismo camino, como á la decoración, como en cuanto á la comodidad excepcional que depara á las zonas que atraviesa — la carretera es un camino de lujo que demanda enormes sacrificios al Estado para construirla y conservarla, y valoriza de un modo extraordinario los terrenos que cruza.

Un ingeniero francés, elogiando las carreteras de nuestro país, próximas á la capital, me decía: “Esto no es un camino, esto lleva la ciudad donde pasa”. Y es exacto.

La carretera hace de la zona rural, zona urbana, y las zonas urbanas atravesadas por carreteras ya no pueden ser consideradas como campo, porque la carretera da un medio de tal facilidad para el transporte y para el traslado de personas, que atrae de un modo considerable, casi sitúa cualquier predio al lado mismo de la ciudad, y casi diré en la ciudad misma.

Y bien. Dada la considerable suma de dinero que el Estado

invierte en la construcción y en la conservación de las carreteras, se ha estudiado en el Ministerio de Obras Públicas, como un problema de interés público, el medio de hacer concurrir el capital particular, — el de las personas cuyos predios ó campos fuesen atravesados por la carretera de macadam — con una cuota proporcional á la construcción y conservación de las mismas.

Contra ese propósito manifestado por los ingenieros y las personas allegadas al Ministerio de Obras Públicas, que se preocupan de asuntos de caminos, se levanta un argumento fundamental y otro argumento accesorio, secundario, que voy á analizar someramente.

El argumento fundamental es la protesta del propietario. El propietario que no desea ver mermada su ganancia con una contribución pecuniaria, personal, á una obra que conceptúa pública; el propietario que no desea contribuir — cuando puede tener gratis una obra — con un capital personal á una obra que es de interés general.

El otro argumento accesorio — pero que también es un argumento de fuerza, — es la costumbre.

En este país, la costumbre es que los propietarios no contribuyan con capitales personales ó propios al incremento social y general. De manera que todo lo que sea determinar una cuota considerable por medio de la ley para contribuir, encuentra una resistencia grande, una resistencia inveterada, tradicional, de padres á hijos, digamos así, incorporada á la familia.

Yo creo que los dos argumentos deben ser vencidos ahora por la realidad de las cosas. Si nos imaginamos un plano de una parte del país — y siempre me refiero á esa parte de tráfico excepcional, por ejemplo, las próximas á los grandes balnearios, las comunicaciones de las ciudades, de las zonas de producción agrícola ó inmediatas á la capital, etc., — si nos imaginamos un plano de zona en la cual no existan más que los caminos naturales ó no existan caminos, nosotros advertimos que la hectárea de ese terreno puede costar cien, ciento cincuenta, doscientos ó doscientos cincuenta pesos; pero si nosotros hacemos cruzar una carretera de macadam, vemos que ese precio casi se duplica. Esta observación ha sido constantemente corroborada por los mismos propietarios de predios situados cerca de Montevideo, que hoy se ven en poder de

considerables fortunas y en cuya formación ha contribuido, en primer término, el Estado.

Ahora bien: si se le demuestra á cada propietario, considerando esto, no desde el punto de vista sentimental, sino exclusivamente de la utilidad; no desde el punto de vista de la generosidad, sino desde el punto de vista del interés más exclusivo, que una carretera le proporciona una gran ganancia segura, el problema está resuelto. Y esto es muy fácil.

Sencillamente: en vez de obtener una valorización de cien por ciento va á obtener una valorización del setenta ú ochenta por ciento, lo que no deja de ser, desde el punto de vista, repito, de la utilidad positiva, un negocio realmente brillantísimo para todos los propietarios. El 20 % ó 30 % es la cuota que reclama el Estado. Y la contribución particular es un hecho. Pero se dirá: no. Es que los propietarios desean que la valorización sea total, completa; que lo que hoy vale cien, valga quinientos y no cuatrocientos ó cuatrocientos ochenta, sino los quinientos: reclaman para sí, hasta el último peso.

Contra esa tendencia de los propietarios, se levanta la otra parte, que es la comunidad, que son todos los habitantes del país, que les dicen que cuando la valorización es tan considerable para ellos solos, ó para un grupo solo, no debe tomarse todo del fondo común y del impuesto común, sino del fondo de aquellos directamente beneficiados.

En cuanto al segundo argumento, el relativo á la tradición y á la costumbre, yo creo que en este país la costumbre es muy fuerte, y que la tradición es muy difícil de desarraigar.

La explicación es sumamente fácil. La tradición es fuerte en desarraigar y la costumbre es difícil de vencer, donde hay aislamiento. En territorios grandes y poco poblados, donde las comunicaciones y las impresiones de persona á persona ó de medio á medio son raras y son difíciles, la tradición y la costumbre son difficilísimas de vencer, porque son inmensas. están profundamente arraigadas al ser humano.

Y así, como si tomamos, por ejemplo, á un hombre de cualquier país, ó de nuestra campaña, y se le transporta á otro medio, por ejemplo á Europa, á un hombre de inteligencia clara, á un hombre ignorante, pero apto para poder comprender las cosas, ese hombre, en cuatro ó cinco años de contacto íntimo y constante con otro medio, se transforma con-

siderablemente en su manera de pensar, en su manera de sentir, y casi se hace otro hombre. ¿Por qué?... Porque el contacto del pensamiento extraño lo asedia constantemente, la lectura de los periódicos, el trato continuo con otras personas, y todo esto, indudablemente, lo acerca más á sus semejantes, obteniéndose de ese modo una transformación fundamental de su espíritu.

El hombre aislado de la campaña es un hombre que sólo habla raras veces — y cuando habla es de los temas comunes, corrientes, no lee la prensa, no asiste á entrevistas con personas de otros medios, sino generalmente del mismo medio.

Luego, la resistencia á contribuir á obras de progreso, á obras edilicias, está arraigada. Es considerable. Nosotros debemos respetarla, porque es así nuestro ambiente nacional; pero nosotros tenemos que luchar por vencerla; es decir; tener también nuestras ideas, tratar de ir encauzando sus espíritus, lentamente, pero con fuerza, y traer á todos esos compatriotas y habitantes de nuestros país, á nuestro terreno, que es el de la obra común de engrandecimiento nacional.

He terminado.

(¡Muy bien!)

SEÑOR ROSSI. — ¿Es únicamente para las propiedades que tengan frente á caminos pavimentados, ó es también para las propiedades que estén próximas á esos caminos?

SEÑOR PRESIDENTE. — Actualmente está á estudio del Ministerio la cuestión relativa á las zonas de influencia, y se publicará y discutirá oportunamente.

SEÑOR ROSSI. — Porque yo entiendo que los propietarios que tengan su terreno á una distancia equitativa de los caminos pavimentados, deben también prestar su cooperación.

SEÑOR AROCENA. — En general, señor Presidente, yo creo que, indudablemente, la propiedad privada debe concurrir siempre á las mejoras que se le hagan por medio de la vialidad.

Así es que, en ese sentido, el Congreso puede muy bien aprobarla en general. De manera que se estudien después los detalles, pues es así como podrá dar ó no resultados.

SEÑOR PRESIDENTE. — Eso es, exactamente.

SEÑOR AROCENA. — Y creo que, tal vez, en este Congreso no habría tiempo de estudiar esos detalles.

SEÑOR BICA. — Yo tengo dos conclusiones que deseo someter á la consideración de este Honorable Congreso.

Pensaba someter una moción...

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿Se refiere á esto mismo?... Porque sino se va á votar en general la proposición siguiente: “si se aprueba la contribución particular para la conservación de las carreteras”.

SEÑOR BICA. — Perfectamente.

SEÑOR CAPURRO. — Yo pediría una pequeña modificación, que no dijera “para conservación de las carreteras” sino que dijera “Contribución de las propiedades sobre las carreteras, para la construcción y conservación”. El Estado le daría la forma.

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa se votará en la forma que propone el señor Ingeniero Capurro.

SEÑOR BICA. — ¿Me permite el señor Presidente?... Justamente relacionado con eso es lo que yo iba á decir, porque en una de las conclusiones...

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿Es sobre el mismo tema que desea hacer uso de la palabra el señor Congresal?

SEÑOR BICA. — Es una conclusión que voy á presentar al Congreso.

SEÑOR PRESIDENTE. — Muy bien. Tiene la palabra el señor Congresal.

SEÑOR BICA. — El colega señor Bordaberry pide, en una de sus conclusiones, que se aumente el tanto por mil sobre el aforo á los efectos de la Contribución Inmobiliaria. Precisamente, respecto á este punto, yo pensaba proponer algo á este Honorable Congreso, que vendría á dar los mismos resultados, sin provocar resistencias justificadas de parte de los contribuyentes, y de mejor efecto ante el país y el extranjero.

Es bien sabido que nuestro país, pasa en la América del Sud, por ser uno de los más caros en materia de Contribución Inmobiliaria, siendo así que, en realidad, es el más barato ó, por lo menos, uno de los más baratos. Todavía la propiedad paga aquí el seis y medio, habiendo alcanzado este porcentaje hasta el siete por mil, cuando aun no se había suprimido el medio adicional aplicado á vialidad; pero, en cambio su aforo se hace á la tercera y aun á la cuarta parte de su valor real. En la República Argentina, por el contrario, la propiedad paga, no recuerdo con exactitud si el cinco ó el cinco y medio por mil, pero el aforo se hace por su justo valor, resul-

tando de la comparación entre los criterios adoptados por los dos países citados, una enorme ventaja para el nuestro.

Ahora bien: en vez de aumentarse el porcentaje por mil, como propone el señor Bordaberry, yo creo más oportuno aumentar el aforo de la propiedad á las dos terceras partes de su valor real, fórmula esta más equitativa y que eliminaría resistencias justificadas de parte de los contribuyentes.

Por otra parte, el solo aumento que propongo, alcanzaría seguramente, para realizar el plan general de caminos á que aspiramos, puesto que la Contribución Inmobiliaria produciría una tercera parte más, por lo menos, de lo que produce actualmente, sin tener que recurrir á medios difíciles de llevar á la práctica, como son los que he oído proponer en este Honorable Congreso, es decir: la creación de un impuesto sobre las rentas que produce la propiedad ó con arreglo á la mayor ó menor proximidad á una carretera ó camino, impuesto que siempre podría ser burlado en la primera fórmula ó que sería muy difícil ó imposible fijar con perfecta equidad, en la segunda.

SEÑOR PRESIDENTE. — Las manifestaciones del señor Bica, lo mismo que las del señor Bordaberry, se refieren á la sesión siguiente, que es la conveniencia de un fondo permanente para caminos. De manera que si el Congreso no se opone, se pueden mandar publicar, — desde que se trata de asuntos importantes, — las dos mociones en los diarios de la mañana. Así ya se ha hecho con otros asuntos.

SEÑOR AROCENA. — Creo que la moción del señor delegado que acaba de hablar, está en principio de ejecución en el país por la ley de empadronamiento.

SEÑOR BICA. — Está en principio de ejecución, pero todavía no se ha hecho efectiva.

SEÑOR AROCENA. — Con motivo de la crisis, se suspendió este año el empadronamiento, pero se ha suspendido por un año: el año que viene empezará á hacerse.

SEÑOR BICA. — Pero eso no impide que ese excedente de renta que conseguirá el Estado con el nuevo aforo de la propiedad, se destine, en total ó en parte, al plan de caminos nacionales.

SEÑOR PRESIDENTE. — Se va á votar la moción con la enmienda propuesta por el señor Capurro.

Léase.

(*Se lee*):

“El Congreso estima conveniente la contribución de los propietarios de predios, con frente y próximos á las carreteras, para la construcción y conservación de las mismas”.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Afirmativa*).

—Sobre el asunto de “Contribución obligatoria de las empresas ferroviarias para construir los caminos de acceso á las estaciones”, que corresponde ser tratado en la próxima sesión, el señor Bayne, Administrador del Ferrocarril Central del Uruguay quería decir algunas palabras.

Si el señor Bayne quisiera hacernos conocer su opinión al respecto en el día de hoy, me parece que sería más conveniente, puesto que siendo un asunto muy importante nos daría tiempo para pensar, y podría ser tratado en la próxima sesión.

SEÑOR BAYNE. — Con el permiso del señor Presidente, voy á dar lectura á algunas consideraciones que considero de sumo interés para el asunto que nos congrega y al que no son ajenos los ferrocarriles.

En primer término; el proyecto de hacer obligatoria una contribución por parte de las empresas ferrocarrileras para la construcción de caminos de acceso á sus estaciones, no puede ser antipático á éstas como podrían suponer algunas personas, y la razón es sencilla.

Los caminos no son competidores, y sí por el contrario, auxiliares indispensables de las líneas férreas.

No solamente en época pasadas, sino también en la actualidad, los ferrocarriles han visto restringida su zona de acción por la falta evidente de vialidad rural, que imposibilita á los productores y comerciantes del interior para llegar á las estaciones por caminos directos.

Hay una estación abierta al tráfico público desde hace trece años, y para llegar á ella, á pesar de tener un camino á la pequeña distancia de un kilómetro, es necesario que los interesados hagan un rodeo de quince leguas.

Por las concesiones á los ferrocarriles en explotación, vigentes hoy día, no se ha hecho ni sería posible que se hiciera obligatorio por parte de ellos, una contribución para construcción ó mantenimiento de caminos, pero no obstante esto, el Ferrocarril Central ha prestado gustoso muchas veces su

concurso para este objeto, aseveración que pueden atestiguar los señores intendentes que hacen acto de presencia.

Es público y notorio que el puente sobre un río en el camino de acceso del pueblo Sarandí del Yi á la Estación Mansavillagra y distante á varias leguas del ferrocarril, fué construido por éste como también otro que existe dentro de la misma planta urbana de Tacuarembó.

Las Comisiones Auxiliares de las Honorables Juntas, solicitan continuamente ayuda de la empresa para la composición de caminos, ayuda que nunca se niega siempre que quepa en lo posible, á veces donando materiales ó haciendo importantes concesiones para el transporte de los mismos, y hasta facilitando obreros para los trabajos.

Con esto quiero decir que la empresa no se ha negado en ciertos casos á contribuir á mejoras de esa índole, en carácter voluntario, pero de aquí no puede deducirse que admita con carácter impositivo una contribución obligatoria que modifica su situación legal.

Debo recordar que el año 1905 el Poder Ejecutivo presentó á las Honorables Cámaras un proyecto de ley sobre caminos, que fué aprobado, autorizándose la inversión de 3 millones de pesos para esos trabajos.

Uno de los artículos de dicha ley, proveyó que en primer término debían hacerse caminos de acceso á los ferrocarriles.

En la vecina República Argentina esta cuestión ha sido resuelta por la Ley N.º 5.315 conocida con el nombre de Ley Mitre, del 1.º de Octubre de 1907.

Existían allí varios ferrocarriles cuyas concesiones de privilegio estaban por caducar, y el Gobierno reconociendo los servicios que habían aportado al engrandecimiento del país, y la necesidad de conciliar intereses con dichos capitales para que pudieran continuar extendiendo sus líneas, concibió los términos de la ley nombrada, á la cual todo ferrocarril podía acogerse desde el momento, si expresaba su conformidad á las condiciones de ella.

Casi todas las empresas así lo hicieron aun cuando para algunas de ellas faltaban unos cuantos años para terminar sus concesiones.

Los puntos principales de esta ley, fueron los siguientes:

Los ferrocarriles debían contribuir durante 40 años, con un 3 % del producido líquido de sus líneas, reconociéndose como

gastos de explotación, etc., el 60 % de las entradas, de modo que la contribución era sólo de 3 % sobre 40 % de las entradas brutas.

En cambio de esta contribución, los ferrocarriles están exonerados de derechos de aduana sobre materiales y artículos de construcción y explotación, como también de todo impuesto nacional, provincial ó municipal.

Lo recaudado por concepto de esta contribución, es aplicado á la construcción ó mantenimiento de los puentes y caminos ordinarios de los municipios ó departamentos cruzados por las líneas férreas, debiendo considerarse en primer término los caminos que conducen á las estaciones.

En el mismo mes en que fué puesto el cúmplase á la ley de referencia, el Poder Ejecutivo de aquel país expidió un decreto creando una Comisión de Fondo de Caminos, redactada en la forma siguiente:

“Vista la necesidad de disponer la más útil aplicación de las sumas que deberán entregar las empresas de ferrocarriles correspondientes al 3 % de sus utilidades líquidas” y entra después en los considerandos.

Por este decreto se nombra para formar la Comisión nombrada, al Director del Departamento Nacional de Ferrocarriles y cuatro gerentes de ferrocarriles particulares.

Desde entonces aquellos recursos han sido utilizados con grandes beneficios para la campaña.

Como se ve, se ha llegado á lo que se proyecta aquí, pero de un modo en que se reconoció que para que los ferrocarriles hicieran ese sacrificio había que hacerles concesiones importantes y hasta se encargó á esas mismas empresas para invertir las sumas con que contribuían al Fondo de Caminos.

Hace pocos años, cuando el Ferrocarril Central estaba en “pour parler” con el Poder Ejecutivo para la extensión de su concesión de privilegios, ofreció aceptar las condiciones principales á que he hecho mención de la Ley Mitre.

Al considerar esta cuestión que como he manifestado, tiene suma importancia, hay que tomar en cuenta varios puntos esenciales.

En primer lugar, el ferrocarril no puede llenar debidamente las necesidades que está llamado á servir, si todos los habitantes de las zonas que atraviesa no pueden aprovechar de él.

Esto es lo que ha sucedido y sigue sucediendo; es una

anormalidad que necesariamente hay que hacer desaparecer.

La cuestión es cómo se puede llegar á eso.

Por mi parte considero que no existe la necesidad imperiosa de formar un fondo destinado solamente para la apertura de caminos de acceso al ferrocarril.

Opino que sería de conveniencia cuando se proyectara un ferrocarril y presentaran los planos de su trazado, que los técnicos designados por el Estado estudiaran á su vez la cuestión de caminos de acceso.

El solo hecho de construir un ferrocarril hace aumentar enormemente el valor de las propiedades servidas y especialmente en los alrededores de las estaciones.

Creo que una ley que obligara á los dueños de estos campos á abrir los caminos de acceso ó á contribuir al costo de ellos con una proporción del aumento en el valor de sus propiedades, aumento conseguido exclusivamente por haberse tendido en ellas las líneas férreas, sería el recurso legítimo para dar solución al asunto.

En el Municipio de Montevideo, existe la ley de expropiación debido á la cual los dueños de terrenos no solamente están obligados á permitir la apertura de nuevas calles, sino contribuir al erario público con una parte del valor aumentado de su propiedad.

¿Por qué no hacerlo extensivo á la campaña? No digo que los propietarios se vieran obligados á entregar en efectivo parte del valor aumentado de sus bienes, pero sí, que en compensación de ello, abrieran los caminos necesarios para que toda la población pudiera aprovechar los beneficios que le lleva la construcción de un ferrocarril.

He dicho.

SEÑOR PRESIDENTE. — La Mesa considera muy interesante el trabajo del señor Bayne y va á ser tratado en la próxima sesión.

SEÑOR BALLESTEROS GALARZA. — He presentado á la Mesa unas conclusiones, que están encuadradas en la cuarta sesión. Como la Mesa tiene interés en que se conozcan, yo pediría que se leyeran.

SEÑOR PRESIDENTE. — Se va á dar lectura.

(Se lee):

“Honorable Congreso:

En mi carácter de Intendente Municipal del Departamento

de Artigas, tengo el honor de someter á vuestra ilustrada consideración, las siguientes

PROPOSICIONES

Primero: Para iniciar un vasto y completo plan de vialidad es menester darle una base indispensable y de carácter fundamental: Esta base la constituye el trazado y clasificación de los caminos que cruzan el territorio de la República; obra siempre reclamada, que no ha tenido ejecución hasta ahora, y que puede considerarse de necesidad nacional.

Segundo: La pavimentación y conservación de los caminos nacionales, debe ser atendida con rentas generales de la Nación, empleándose en primer término, las rentas de timbres sobre guías de tránsito, impuesto este, que fué creado por ley 13 de Octubre de 1905, con afectación expresa á vialidad, á pesar de que hoy está incorporado á rentas generales.

Tercero: En los caminos departamentales y vecinales se atenderá su pavimentación y conservación por las municipalidades con las rentas propias y con una parte más de lo que se recauda por concepto del Impuesto Inmobiliario, elevándose al efecto la asignación de 1 ‰, que de esa renta perciben las Juntas Económico-Administrativas al 3 ‰. El aumento de esa asignación ningún desequilibrio puede producir, por el aumento sensible que ha tenido esa renta, con la mayor valorización de la propiedad y las subdivisiones que vienen sucediéndose.

Cuarto: Presupuestos municipales.

Las Juntas sienten la necesidad imperiosa de la inmediata sanción de sus presupuestos, que están á la consideración del Honorable Senado.

Con el retardo de esa sanción sufre enormemente la vialidad, porque el presupuesto á sancionarse dota de mayores recursos á las Juntas para atender debidamente esa obligación edilicia. Á este respecto debo hacer una consideración que califico de fundamental y que encontrará sostenedores entre los colegas presentes.

Ella es la siguiente: la Junta de Artigas y la Intendencia creen indispensable, para que la vialidad departamental esté atendida permanentemente, que al presupuesto se incorpore un determinado número de obreros en relación con la renta

de cada departamento, con dotación anual de los sueldos que deben percibir. — Este personal permanente atenderá durante todo el año, la conservación de las obras realizadas, y en el tiempo disponible se ocuparía de ejecutar nuevas obras. — Los presupuestos actuales tienen el defecto de no dotar de ese personal á las municipalidades, porque en ellos se dice, para vialidad rural (tal cantidad). Luego las Juntas aprueban dentro de la suma autorizada el plan de obras y quedan, por lo tanto, afectados todos los recursos de vialidad que pueden muy bien dar motivo para que á los tres meses de trabajo se terminen éstos, cosa que se evitaría con positivas ventajas para los municipios con la dotación permanente de ese personal. Las conclusiones que presento son el fruto de la observación y experiencia adquirida velando por el mejoramiento del Municipio de Artigas, donde me ha tocado actuar, pero como la gestión edilicia en el país es idéntica, estoy seguro de que en los demás departamentos de la República se palpan las sentidas necesidades de que dejo hecho mérito y que el Honorable Congreso haciendo obra buena y práctica las aprobará recomendándolas al Poder Ejecutivo para la sanción de leyes que permitan hacerlas efectivas. Esas conclusiones se fundamentan en la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Artículo 1.º Al crearse las Inspecciones Técnicas por ley 3 de Noviembre de 1899, se confió á esas oficinas, además de entender en las obras y cuestiones de vialidad, efectuar el estudio correspondiente para que las Juntas pudieran cumplir lo preceptuado por el artículo 723 del Código Rural, es decir, efectuar el trazado y demarcación de los caminos públicos. — Creo que en ningún departamento se ha cumplido esa disposición, ni lo creo posible con el personal de que actualmente están dotadas las oficinas técnicas departamentales, que se pueda emprender un trabajo de tanta importancia que afecta los intereses de la Nación y de los particulares en forma delicada, y que debe emprenderse después de un inmediato estudio y contemplando los múltiples factores que tal obra comprende.

No debe responsabilizarse á nadie de que las Inspecciones Técnicas no hayan emprendido por sí ese trazado. Ello debe

hacerse como antes digo, como obra de conjunto para darle un carácter estable y definitivo como debe ser, lo que no es posible actuando cada inspección dentro de su departamento y sin armonizar por consecuencia su trabajo con el de los otros para que la obra obtenga sus verdaderos fines.

Art. 2.º Creo sinceramente, que sobre la procedencia de que el Estado atienda la pavimentación y conservación de los caminos nacionales con rentas generales de la Nación, no habrá discrepancia de ningún género; se trata de un principio ya admitido. Actualmente y antes de ahora el Superior Gobierno ha hecho ejecutar obras de esa naturaleza con rentas generales.

Ese proceder colocaría á las Juntas en condiciones de atender mejor y con más dedicación la pavimentación de los caminos municipales, así pueden denominarse los departamentales y vecinales, dejándolas por ese medio con mayores recursos, porque se aminoran sus obligaciones.

Art. 3.º La necesidad que dejó establecida de dotar de mayores recursos á las Juntas para atender en forma la vialidad departamental, es sentidísima en todo el país y de ello tiene conocimiento el Superior Gobierno, como que es reclamado por los intereses generales. — He pensado que por un procedimiento equitativo se puede satisfacer esa aspiración, disponiendo que la asignación actual sea con la cuota de 3 % sobre la recaudación del Impuesto Inmobiliario.

Art. 4.º Considero, que con lo expuesto bajo este número, está suficientemente fundada esta conclusión.

J. Ballester Galarza,

Intendente de Artigas.

SEÑOR PRESIDENTE. — Tratándose de una cuestión relativa á los recursos de fondos permanentes para caminos, se publicará también, y se tratará en oportunidad.

El tema del día de hoy se refiere también á las condiciones generales para el trazado de caminos y carreteras, teniendo en cuenta las zonas de cultivo y producción.

El señor Ingeniero Benavides deseaba hacer algunas manifestaciones con respecto á algo que tiene que ver con los caminos acuáticos, es decir, con los canales para la navegación. Así es que la Mesa desearía que el señor delegado tuviera la amabilidad de exponerlas en la presente sesión.

SEÑOR BENAVIDES. — Yo había preparado una ligera exposición para presentar á este Congreso, que la voy á extractar, para que la Mesa del Congreso Permanente tome nota de ella, si lo cree conveniente. Voy á decir breves palabras sin precisar mucho lo que en esa exposición se dice.

Cuando fuí nombrado entre otros técnicos, delegado del Congreso, por la Comisión Parlamentaria, entre los temas que figuraban en la Sección Cuarta, para la cual fuí destinado, se encontraba el referente á la cuestión transportes por canales y ríos, y, naturalmente he prestado preferente atención á ese tema por ser relativo al cargo que desempeño, en lo cual, especialmente, puedo tener alguna experiencia.

Sin duda alguna, las vías navegables son fundamentales en la vialidad de los países, y especialmente en los países como el nuestro, donde hay que poblar. Y como ya se ha dicho aquí, donde hay que poblar, lo primero que hay que hacer es facilitar las vías de comunicación, que es la única manera de poblar.

El ejemplo en esta rama de la vialidad, lo encontramos en Europa, y sobre todo el ejemplo que está cerca — que nosotros encontramos, es el de los Estados Unidos del Norte, que han progresado rápidamente y que por consiguiente puede servirnos de modelo. Allí se prestó preferente atención, desde el principio, á las vías navegables y á las vías férreas, porque sin duda alguna, son los dos medios de comunicación más económicos y los dos medios de comunicación que deben establecerse en los países nuevos para poblarlos.

Como ya se ha dicho aquí, las carreteras que van á mejorar los caminos naturales, son caras y no se construyen con provecho en ningún país, sino cuando hay densidad de población y cuando van á servir núcleos poblados muy próximos unos de otros.

Es únicamente en estos casos que la carretera puede dar todos los beneficios que de ella se esperan.

De manera que la cuestión, pues, señor Presidente, es muy importante.

Nuestro país está dotado de muchos ríos (próximamente dos mil quinientos kilómetros de ríos y arroyos, que podrían llamarse ríos por su caudal) que con relativa facilidad se transformarían en vías navegables permanentes. Y hoy ya se puede afirmar esto con la base de alguna experiencia hecha en el país.

El primer paso en navegación interior se dió el año 1894. Quiero recordar en este Congreso al benemérito ciudadano que tuvo la idea de llevar á la práctica esta benéfica iniciativa, al Ingeniero Juan José Castro — hombre progresista que figuró en diferentes Congresos de nuestro país y en el extranjero, en Congresos de ferrocarriles especialmente — y que tenía la visión perfecta del porvenir de la República al consagrar sus afanes al mejoramiento de nuestras vías de navegación.

En 1894 se ordenó el estudio de tres ríos en su parte inferior, el río Negro, en sesenta kilómetros hasta Mercedes; el río Rosario y el arroyo de Las Vacas. Esos estudios se terminaron y se ejecutaron con los escasos recursos con que se contaba para vialidad en esa época.

Es en esa época, también, que se adquiere el primer material de trabajos para los ríos. Los beneficios conseguidos fueron enormes.

Tenemos el caso del Carmelo, por ejemplo, donde las obras se extendieron á quince kilómetros. Nosotros encontramos al Carmelo antes de 1894, con una pequeñísima población, más pequeña ó tan pequeña como Palmira en el Departamento de Colonia, sin poder desarrollar sus riquezas, con industrias y con terrenos de primer orden. Hechas las obras de navegación, las obras de defensa y de mejoramiento del arroyo de Las Vacas pasó el Carmelo á ser — como lo es en la actualidad — el primer pueblo, en cuanto á movimiento, de todo el Departamento de Colonia.

Y se explica, señor Presidente. Antes de esas obras no se podía llegar al Carmelo ni en bote, era necesario cruzar la barra á pie y después de cruzar la barra á pie tomar una canoa para ir al puerto, que estaba á dos kilómetros, y hoy en cambio se entra y arrima á los muelles en buques de 2 y $\frac{1}{2}$ metros de calado. En la actualidad se encuentran instalados dentro de ese arroyo los talleres de Mihanovich que ocupan cien obreros en trabajos de la compañía, y la riqueza de la región se ha desarrollado. Este es uno de los casos que se puede citar ya como experiencia.

En Mercedes nos encontramos con que los obras se proyectaron en aquella época y se iniciaron, pero no se pudieron proseguir por falta de recursos. Se están ejecutando actualmente, importando sesenta mil pesos oro el presupuesto de

las obras de regularización del cauce del bajo río Negro, es decir, mil pesos el kilómetro solamente. Con esos trabajos — ya está la mitad de ellos hecha — se habrá asegurado la posibilidad de conservar el canal de navegación que hoy se ha borrado, por encauzamiento del río.

Los resultados obtenidos hasta ahora son inmejorables, si se tiene presente que en el Paso de Barrientos — donde hace ya 16 años que se hicieron las primeras obras, é incompletas, en una sola margen — encontramos actualmente la profundidad de 1 metro 60 centímetros y habíamos dragado á 2 metros solamente, es decir que durante 16 años se ha conservado casi invariable la profundidad, debido á la acción de obras incompletas que hoy se complementan.

En 1905 el problema de la navegación interior se vuelve á abordar con utilidad, resolviéndose el estudio del alto río Negro, y al mismo tiempo el Gobierno cree conveniente establecer desde el primer momento en el río sin mejoramiento una navegación intermitente.

Esa navegación intermitente empezó el año 1906. Hay que tener en cuenta para apreciar su rendimiento, ante todo que ha habido años en los cuales sólo se ha navegado tres ó cuatro meses, porque esa navegación depende de las crecientes ó bajantes.

Los beneficios á esperar de esas tentativas son por cierto bien sugestivos, si nos atenemos á los resultados obtenidos por esa navegación, aun en el estado incompleto que hoy se efectúa.

Del año 1906 al año 1912 se ha navegado un promedio de 164 días por año. Se transportaron el primer año de esa navegación — no era aún conocido el transporte en esa forma — doscientas toneladas; pero no se navegó nada más que tres meses. En cambio estos transportes aumentaron en el año 1912 en el cual se movieron 3.858 toneladas con un producido de \$ 140 en el año 1906 y \$ 2.790 en el año 1912. Esto es, navegando en un río sujeto á los períodos de crecientes y bajantes que dificultan generalmente la normalidad de los viajes.

El Gobierno resolvió el estudio completo del río Negro. Esos estudios se han terminado y se han hecho en una extensión de 400 kilómetros próximamente.

La ley de Julio de 1911 faculta al Poder Ejecutivo para establecer un impuesto á las tierras beneficiadas por las obras

que se ejecutan en el río Negro, con destino exclusivo á la realización de esas obras. Esa es una ley que podría citarse también como un ejemplo tal vez conveniente de imitar, para los caminos carreteros. Porque es lógico que el impuesto grave al favorecido, y no como ocurre hasta ahora con nuestras carreteras, cuyo importe sale del producido común y el beneficio *directo* de ellas está reservado á un núcleo muy reducido de habitantes de la República.

Esa ley establece un impuesto de 10 centésimos por hectárea á las tierras situadas dentro de los 5 kilómetros de las márgenes del río y de 5 centésimos á las situadas entre 5 y 15 kilómetros.

Los estudios están terminados y los proyectos de esas obras se están estudiando. Se ha consultado á algunos especialistas extranjeros respecto de la bondad del tipo de obra más conveniente, y nuestra Dirección estudió también las obras que ella creyó convenientes.

Podemos afirmar desde ya, que los estudios y las experiencias de obras hechas en otros países, en sitios semejantes, las habilitan para decir que las obras de navegación del río Negro en una extensión de 315 kilómetros, es decir, para 630 kilómetros de margen de río, no exigirán un desembolso mayor de 2.000.000 de pesos, es decir, mucho menos que lo que costaría una carretera igual á las construídas en el país, con la desventaja para ésta que sólo podría servir una margen del río.

Esta ley va, pues, á aplicarse oportunamente, y también se está cumpliendo otra ley votada anteriormente, por la cual se autorizó al Poder Ejecutivo para invertir hasta *doscientos mil pesos oro* en el estudio de varios ríos — estos ríos son nueve, (los principales de la República) — y para preparar los proyectos de mejoramiento de ellos, con el objeto de presentarse después al Cuerpo Legislativo solicitando los recursos necesarios para ejecutar las obras.

Esos estudios se están haciendo; una parte ya está terminada y pronto será posible presentar al Cuerpo Legislativo los proyectos basados en una ley idéntica á la del río Negro, y á fin de ejecutar las obras necesarias en los ríos, según su importancia y gradualmente.

Las ventajas que se obtienen mejorando los ríos son, pues, evidentes; pero es también necesario mejorar paulatinamente

los caminos de acceso á esos ríos. Por esto, en la exposición que voy á presentar al Congreso — que no quiero leer porque es algo extensa — indico que se dé preferencia á la composición de los caminos de acceso á los puertos, á los puntos de embarque, estaciones de ferrocarril; que se construyan balsas en los ríos navegables, y no puentes insubmersibles de alto costo, como ya he dicho; que se construyan balsas modernas que sirvan bien al tráfico; y una conclusión en la cual solicito del Congreso quiera recomendar á los Poderes Públicos que presten la mayor atención y el mayor empeño al mejoramiento de las vías fluviales, especialmente al de las vías de navegación interior.

Podría dictar la conclusión ó la proposición, es la siguiente:

(Dicta):

“El Congreso expresa el deseo de que los Poderes Públicos presten la mayor dedicación posible al mejoramiento de los principales ríos y arroyos para adecuarlos al transporte económico de la producción”.

SEÑOR PRESIDENTE. — Léase la conclusión que propone el señor Ingeniero Benavides.

(Se lee).

SEÑOR BENAVIDES. — Ya es la hora que la Mesa ha fijado para levantar la sesión. Yo hubiera querido agregar que, respecto á los beneficios que se esperan en todos los países, de las vías de comunicación, hay opinión universalmente favorable. Pero, es sin duda alguna más importante, la opinión de los países donde las carreteras están muy desarrolladas, como sucede en Francia, y á este respecto es muy interesante lo que decía la Comisión Parlamentaria Francesa al tratar de las vías de comunicación.

Si la Mesa me autoriza, daré lectura de lo que dice dicha Comisión en un párrafo de su informe.

Decía la Comisión Parlamentaria: “La Comisión de investigación sobre las vías de transporte nombrada por la Asamblea Nacional Francesa el año 1872, dice en un párrafo de su informe:

”El canal tiene la ventaja de ser accesible en todos los parajes de su recorrido.

”El canal pertenece á los ribereños, á los exportadores en grande y al por menor, al obrero, al paisano como al poderoso industrial. Cada uno puede instalar en él su material

y hacer por él su transporte. Las obstrucciones periódicas sobre ciertas líneas de ferrocarril, han sido siempre producidas por la insuficiencia de los medios de transporte de la carga por toneladas. La (*petite vitesse*), pequeña velocidad con la cual se pretende hacer competencia económica al transporte por agua, es el punto débil de los ferrocarriles, en ayuda de la cual conviene insistir.

"Los canales y los ríos canalizados tienen una potencia de transporte casi indefinida y pueden en un momento dado hacer frente á esas obstrucciones y disiparlas.

"No solamente los canales pueden hacer el oficio de moderadores por la baratura, sino que también pueden servir de reguladores por la fijeza de sus precios.

"Con un canal el aumento súbito de los precios no es de temer. Aun mismo cuando los marineros de una línea se declaren en huelga, no podrían oprimir su clientela; personal y material serían fácilmente reemplazados y la coalición quedaría rota.

"Con los ferrocarriles la compañía es dueña absoluta del precio; rebaja sus tarifas si le parece, pero también las sube si lo juzga conveniente.

"Los precios bajos, prometidos ó acordados por los ferrocarriles son, pues, precarios ó atentatorios, dependiendo en absoluto de la buena fe de las compañías y carecen de las fijezas que requieren las grandes industrias. Se comprende desde luego, que la agricultura y la industria reclaman el establecimiento de canales por medio de los cuales el bajo precio sea aceptable y definitivo.

"Los canales son, pues, los que únicamente pueden remediar la situación y dar satisfacción á las justas reclamaciones del comercio y la agricultura."

SEÑOR PRESIDENTE. — Habiendo sonado la hora, se votará la proposición del señor Ingeniero Benavides en la próxima sesión. Queda terminado el acto.

Se levantó la sesión.

QUINTA SESIÓN

11 de Octubre de 1913

PRESIDE EL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS

Orden del día:— Organización actual de las Inspecciones Técnicas Regionales. — Modificaciones posibles al régimen en vigencia. — Misión de las Intendencias, Juntas y Comisiones Auxiliares y vecinales.

SEÑOR PRESIDENTE. — Está abierto el acto.

Está á consideración la propuesta del señor Ingeniero Benavides.

SEÑOR BENAVIDES. — Voy á agregar, á la proposición final, una palabra, que aclara mejor la idea que tuve al presentarla.

Donde dice, “para mejoramiento de los ríos y arroyos de la República” desearía que se agregase “facilitar el transporte por medio de la navegación interior”, porque es á esto especialmente á lo que me he querido referir. De manera que sería necesario arreglar la proposición.

SEÑOR PRESIDENTE. — Léase en esa forma.

(*Se lee*):

“El Congreso expresa el deseo de que los Poderes Públicos presten la mayor dedicación posible al mejoramiento de los ríos y arroyos, para adecuarlos al transporte económico de la producción por medio de la navegación interior”.

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no hay quien haga uso de la palabra, se va á votar.

Si se aprueba la conclusión del Ingeniero Benavides, con la modificación introducida.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Afirmativa*).

—Con respecto al trabajo presentado por el señor Admi-

nistrador del Ferrocarril Central del Uruguay, señor Bayne, la Mesa ha concretado en cuatro proposiciones las finalidades que se proponen en dicho trabajo. Voy á someterlas á la consideración del Congreso.

Dicen así:

1.º Se recomienda la ventaja de un estudio sobre la forma en que las empresas de ferrocarriles que tienen concesiones vigentes, contribuyan al fondo permanente para caminos con una suma anual.

2.º Que se establezca obligatoriamente una contribución semejante en las concesiones futuras.

3.º Que al estudiar el trazado de los nuevos ferrocarriles, se estudie también el de caminos de acceso á las estaciones. Y que los nuevos ferrocarriles y los caminos transversales correspondientes sean ejecutados al mismo tiempo en lo posible.

4.º Que se estudie la forma de obligar á los dueños de campos próximos á las estaciones de ferrocarriles á donar, dentro de la zona de influencia que se establezca, los terrenos para caminos de acceso á las estaciones.

La primera contempla la situación de las concesiones actuales, y es en el sentido de que se recomiende la ventaja de un estudio sobre la forma en que las empresas que tengan concesiones puedan contribuir al fondo permanente.

Está en discusión.

Si no hay quien haga uso de la palabra, se va á votar.

Si se aprueban estas fórmulas.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Afirmativa*).

—El señor Ingeniero Arturo V. Rodríguez, había manifestado deseos de hacer uso de la palabra, sobre un asunto que tiene atinencia con las vías férreas.

Tiene la palabra el señor Delegado.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A. V.) —La vialidad tiene, como auxiliares, á los caminos, á los canales y á los ferrocarriles. Hasta ahora, este Congreso se ha ocupado de los caminos y de los canales, sin haber manifestado nada respecto á los ferrocarriles.

La red de primer orden en nuestro país, se puede dar por completada con los existentes y con los que han sido estudiados, que se conocen ya con el nombre de “ferrocarriles del Estado”.

Es necesario, pues, pensar algo sobre las líneas económicas de trocha angosta. En ese sentido es que voy á proponer un voto á este Congreso, en la forma siguiente. Las dos únicas líneas de trocha angosta que existen en nuestro país — una ya librada al servicio público, y la otra lo será dentro de breves meses — son de distinta trocha: el ferrocarril de Puerto del Sauce á San Juan, con una trocha de 90 centímetros, y el ferrocarril del Puerto del Inglés á la Estación Pan de Azúcar con 75 centímetros.

Si no se llega á legislar en nuestro país, tendremos con el tiempo ferrocarriles de sesenta, de setenta, de setenta y cinco, de ochenta, de noventa y de un metro, según mejor convenga á los concesionarios. Es á corregir esto á lo que yo voy.

El voto que propondría sería:

“El Congreso declara de gran utilidad el que se legisle sobre ferrocarriles económicos de trocha angosta, como un auxiliar al problema de la vialidad general”.

Esto traería aparejado, no sólo la uniformidad de la trocha, sino también que se podría estudiar entonces un plan bien concebido, yendo las líneas existentes á la zona de producción.

En la actualidad, se ha llegado á abaratar muchísimo el flete en estos caminos económicos. Hoy, en nuestro país, el flete por los caminos actuales, con carreteras, cuesta de treinta á cuarenta centésimos por tonelada y por kilómetro. Con estas líneas económicas, se ha llegado en la República Argentina, por ejemplo, donde existen muchas, se ha llegado, digo, á diez centésimos por tonelada y por kilómetro.

Como vemos, la diferencia es muy grande y es digna de ser tomada en cuenta por un Congreso de Vialidad.

Nosotros recién nos iniciamos en la construcción de esta clase de líneas. En los países que más se asemejan por su producción al nuestro, — como la Argentina y los Estados Unidos — existen en una proporción, que es la siguiente: en los Estados Unidos existen en una proporción de 6 á 1, quiere decir, 6 kilómetros de ferrocarril de trocha normal por un kilómetro de ferrocarril de trocha angosta. En la Provincia de Buenos Aires, de la cual he podido tomar datos con exactitud, existen en la proporción de 45 á 1, y nosotros estamos en la proporción de 62 á 1.

Nosotros no tenemos nada más que el trozo del Puerto del Sauce á San Juan, con cuarenta y dos kilómetros, y el del

Puerto del Inglés á Pan de Azúcar, con catorce kilómetros.

Hace apenas dos meses que el Gobierno Argentino acaba de poner el cúmplase á una ley, autorizando una línea de 320 kilómetros, que sale de la costa del Paraná internándose en la Provincia de Buenos Aires, y cruzando, casi normalmente, la línea de trocha normal. Es una línea de trocha de sesenta centímetros.

Como no quiero distraer por más tiempo á los señores Congresales, pues todavía faltan varios temas para ser tratados, no quiero aportar mayores datos, pido á la Mesa se sirva hacer votar esta conclusión:

“Que se legisle sobre ferrocarriles económicos de trocha angosta en nuestro país”.

Las Oficinas Técnicas dependientes del Ministerio de Obras Públicas, entrarán á dictaminar sobre cuál es la trocha más conveniente, sobre pendientes, radios de curva, etc., y todas las partes del tecnicismo.

Nada más tenía que decir.

SEÑOR PRESIDENTE. — Está á consideración del Congreso la proposición del señor Ingeniero Rodríguez.

SEÑOR GARCÍA DE ZÚÑIGA. — Esta cuestión de los ferrocarriles económicos es enormemente complicada. Ha sido discutida en todas sus faces, — técnica, económica, etc., y se ha llegado á conclusiones muy diversas.

Lo que hay de indudable es que, en nuestro país, como en los países que tienen escasísima población, conviene ocuparse de todos los medios de transportes económicos. Así, por ejemplo, la proposición del señor Ingeniero Benavides, ha sido votada, — como hemos visto, unánimemente — y yo, por mi parte, he tenido mucho gusto en contribuir á hacer dicha votación unánime. Lo mismo parece que ha ocurrido con la proposición que yo tuve el honor de presentar respecto de caminos vecinales económicos.

Me parece, pues, que la proposición del Ingeniero Rodríguez, que tiende á ese fin, desarrollar la vialidad económica, aunque sea con carácter provisorio, con el fin de fomentar la riqueza y la población, es digna de aplauso; pero, tal vez, se le podría dar una forma más general, no hablando de ferrocarriles de trocha angosta, sino sencillamente de ferrocarriles económicos.

En efecto, una de las cosas que más se ha debatido en esta materia, es, precisamente, la trocha. Hay partidarios decididos de mantener en todo el país una trocha uniforme, y de conseguir la economía por otros medios, es decir: admitiendo pendientes más grandes, etc.

De manera que yo modificaría, señor Presidente, la moción del señor Ingeniero Rodríguez, omitiendo solamente algunas pocas palabras y así la votaría de muy buena gana: diciendo únicamente que es de urgencia legislar sobre los ferrocarriles económicos, pero sin hablar de los ferrocarriles de trocha angosta.

Sería tal vez aventurado prohibir la construcción de trocha muy angosta, de sesenta y setenta centímetros, en casos especiales, cuando se tratase de ferrocarriles para servir una cantera, por ejemplo, que generalmente estaría en un territorio montuoso, y para la cual, por lo tanto, significaría una enorme economía si se redujera lo más posible la trocha.

En otro caso, al contrario, sería un verdadero desatino ir á la trocha angosta, cuando conviene construir ferrocarriles que se puedan ligar con los existentes.

No sé si el señor Ingeniero Rodríguez tendría inconveniente en aceptar esa modificación á su proposición, que no hace nada más que generalizarla.

He terminado.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A. V.) — No tengo inconveniente en aceptarla.

El móvil que me guía es que se dicte una ley sobre ferrocarriles económicos, que no existe en nuestro país, y hoy por hoy los particulares, que han sido los únicos que se han lanzado á esas construcciones, si han podido llevar á cabo las obras, ha sido porque han encontrado técnicos en las oficinas del Estado que no han aplicado la única ley que tenemos; de haberla aplicado, no hubiera sido posible, con la rigidez con que trata la cuestión de radios, curvas y límites de pendientes, hacer esas líneas.

Es á eso que me refería: que se legisle de una vez, porque estamos procediendo en una forma hasta desacertada. De manera que no tengo inconveniente en aceptar la modificación que propone el señor Ingeniero Zúñiga.

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no hay quien haga uso de la pa-

labra, se votará la proposición del señor Ingeniero Rodríguez con la modificación propuesta por el señor Ingeniero García de Zúñiga, aceptada por el autor de la proposición.

Léase.

(*Se lee*):

“El Congreso declara de gran utilidad que se dicte una ley general sobre ferrocarriles económicos, como un auxiliar al problema de vialidad”.

—Está á consideración del Congreso.

Se va á votar.

Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Afirmativa*).

—Va á leerse una comunicación presentada por los señores Delegados Oliveres y Praderi.

(*Se lee*):

“Montevideo, Octubre 11 de 1913.

“Señor Presidente del H. Congreso de Vialidad, doctor don Juan Carlos Blanco:

“En la última sesión celebrada por el H. Congreso de Vialidad, se aprobó una oportuna moción referente á la conveniencia de que los propietarios contribuyan á los gastos de construcción y conservación de las carreteras que pasan por sus terrenos.

“Creemos, señor Presidente, que cabe considerar un caso especial que puede presentar algunas dificultades en la realización de los sanos propósitos que se persiguen en esa conclusión.

“Nos referimos á los lugares cercanos á Montevideo, Canelones y ejidos de las ciudades y pueblos, donde muchas veces la subdivisión de la propiedad ha llegado á grado extremo y sea por la subdivisión de herencias ó la inversión de ahorros, la pequeña chacra de 20, 30 y 50 hectáreas constituye el único sostén de los agricultores y su familia.

“En estos casos se puede constatar que como hay elementos que esperan con júbilo las carreteras, otros aunque las necesitan más que nadie, porque si es posible diariamente, realizando trabajos ímprobos, vienen desde largas distancias á

los mercados, temen el acercamiento de dicha vía de progreso, porque sólo pasará si pagan la mitad ó el tercio de su valor en el trayecto frente á su propiedad, lo que importa muchas veces el mismo precio que el costo de la tierra total (según la forma de la chacra) ó por lo menos un gasto elevadísimo para los agricultores pobres.

”¿No sería posible adoptar una fórmula de crédito especial que permitiese aún á los más modestos, el contribuir como es justo á una obra que como la carretera los va á beneficiar, y puedan hacerlo en forma tal que no los perjudique fundamentalmente en sus intereses?

”Estas ideas surgidas por el conocimiento de la situación real en que se encuentran muchos pequeños agricultores y ratificadas por la opinión del señor Rossi, Intendente de Canelones, donde se puede constatar lo que dejamos dicho y que sucede principalmente en las partes próximas á la capital, nos ha movido á presentar esta conclusión, que podría referirse á pagos á plazos con el interés correspondiente, la que exponemos en términos generales, sin precisar nada, porque creemos que bastará el voto del Congreso, expresando su intención para que los Poderes Públicos busquen la fórmula más apropiada para llevar á la práctica la idea de protección al pequeño agricultor; dice así:

“El Congreso de Vialidad estima conveniente que en la contribución de los particulares en la construcción y conservación de carreteras se busquen las fórmulas adecuadas que permitan que el *pequeño agricultor, que sólo vive del fruto de la tierra que trabaja personalmente* no sufra mayormente en sus escasos intereses”.

Francisco N. Oliveres —Carlos Praderi.”

—Está á consideración del Congreso la conclusión que acaba de leerse.

Si no hay quien haga uso de la palabra, se votará.

Si se acepta.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Afirmativa*).

—Va á leerse una comunicación del doctor Fernando Giribaldo, dirigida al Ingeniero García de Zúñiga.

(*Se lee*):

Pando, Octubre 10 de 1913.

Señor Ingeniero don Eduardo García de Zúñiga. — Montevideo.

Mi distinguido amigo:

Después de haber leído detenidamente su informe, hecho en compañía de los señores Praderi y Katzenstein y presentado al Congreso de Vialidad en su 3.^a sesión, no puedo menos que enviarle mis calurosas felicitaciones por dicho trabajo.

La exactitud de todo lo que en él afirman y el acierto en todas sus conclusiones, demuestran un estudio profundo de las necesidades actuales y futuras de la campaña, así como de las deficiencias de los caminos ya hechos, no en su parte técnica, que considero inmejorable, pero sí en su parte económica y topográfica.

Tengo la íntima convicción de que si algún día se realizan los votos contenidos en el informe de ustedes, la agricultura y demás ramas anexas adquirirán un desenvolvimiento desconocido hasta hoy, y sobre todo, el Departamento de Canelones será un verdadero emporio de riqueza, desde que aventaja á los demás por la subdivisión de sus tierras y la cercanía de Montevideo.

Si veinte años de continuo tránsito por caminos de todas clases y de íntimo contacto con gente rural, en mi calidad de médico y de, en varios períodos, edil, dan alguna autoridad á mi espontánea manifestación, sírvales ella de estímulo á usted y sus compañeros y consideren este aplauso como un anticipo de los muchos que recibirán cuando lleguen á realizar su propósito.

Es de usted amigo y seguro servidor.

Fernando Giribaldo.

SEÑOR GARCÍA DE ZÚÑIGA. — ¡Me permite el señor Presidente?... Es para hacer una observación de carácter personal.

Yo había entregado esa carta al señor Secretario Avallone, con el solo objeto de que la mostrara al señor Presidente particularmente, no para que la leyera, puesto que no es de un interés general.

SEÑOR PRESIDENTE. — Sin embargo, la Mesa ha considerado

que ese pedido obedecía á la modestia habitual del señor Ingeniero García de Zúñiga...

SEÑOR GARCÍA DE ZÚÑIGA. — No es cuestión de modestia, es que considero que carece de importancia para que sea conocida por este Congreso.

SEÑOR PRESIDENTE. — La Mesa la ha hecho leer teniendo en cuenta que las comunicaciones referentes á asuntos públicos, aunque sean de particulares, suelen leerse. En la misma Cámara de Diputados se lee esa clase de comunicaciones que no vienen de otras instituciones, sino de particulares, pero que van dirigidas á la Cámara. En fin, esa carta es una corroboración de un acto del Congreso.

El señor Intendente de Rocha ha presentado algunas conclusiones á la Mesa, seguidas de una exposición de motivos. Como se refieren á un sistema de impuesto, y otras proposiciones más, se van á mandar publicar, así los señores Congresales tendrán tiempo, — como se ha hecho otras veces, — de darse cuenta antes de votarlas.

El señor Alejandro Beisso, también presenta á la Mesa un proyecto de imposición de impuestos al ganado, cuyas conclusiones también se mandan publicar, á fin de que se tengan en cuenta en oportunidad.

Con respecto á las proposiciones contenidas en un informe del señor Bordaberry, la Mesa considera que ese informe debe aprobarse en general. Y formula una moción en los términos siguientes: “El Congreso aprueba en general el informe presentado por el señor Bordaberry, sobre contribución al aumento de fondos para caminos, y en la designación de una Comisión administradora”.

SEÑOR BERRO. — Á propósito de esta cuestión relativa al fondo permanente de caminos, con permiso del señor Presidente, me permitiré leer una pequeña exposición como fundamento de la conclusión que voy á formular.

SEÑOR PRESIDENTE. — Tiene la palabra el señor Delegado.

SEÑOR BERRO. — (*Lee*):

“En el curso de la discusión correspondiente á la sesión de ayer, he podido darme cuenta de que no hay en el Congreso discrepancia alguna de criterio, acerca de la necesidad de acrecentar los recursos destinados por el presupuesto para la vialidad general del país; pero he observado al mismo tiempo,

que la uniformidad de pareceres desaparece en cuanto se entra al terreno de la forma de obtener esos recursos.

Algunos señores Congresales, entre ellos el señor Bordaberry, proponen diversos arbitrios cuyo estudio me parece demasiado profundo para que pueda ser abordado en las actuales sesiones del Congreso; me atrevería á agregar que esos impuestos nuevos proyectados, y esas afectaciones de tanto por ciento ó por mil sobre los existentes, requerirían un estudio previo de los Poderes Públicos, ó por lo menos de una Comisión especial informante, compuesta de personas competentes en materia de Economía Política, no sólo para llegar á conclusiones que armonizaran los deseos del Congreso con las necesidades del presupuesto, atendidas hoy en parte importante con la renta de Contribución Inmobiliaria, sino para que estudiaran esos impuestos nuevos bajo la faz de su justicia, de su perecuación, de su incidencia, de su repercusión y hasta de su procedencia del punto de vista legal y contractual.

En efecto: entre los impuestos que propuso el señor Bordaberry, hay uno que dicho colega ha pretendido hacer incidir sobre el capital, y es el impuesto sobre las hipotecas; no le quepa duda al señor Congresal Bordaberry, que ese impuesto jamás incidiría sobre el prestamista; recaería siempre sobre el deudor, es decir: sobre el que tiene que soportar todas las condiciones, y hasta todos los gastos de escrituras, en razón de que generalmente contrata el préstamo apremiado por la necesidad. Ya hemos visto que el impuesto á los ferrocarriles es impracticable, porque las concesiones ferroviarias han puesto á las empresas al abrigo de esas contribuciones. En cuanto al impuesto sobre las transacciones de ganados y sus productos, no he podido formar opinión acerca de su conveniencia en el escaso término de 24 horas transcurrido desde la presentación del proyecto, y creo que sería aventurado comprometer opinión sobre él, sin un estudio detenido.

Parece que lo más práctico de todo, y en esto creo que está acertado el Intendente de Artigas, señor Ballesteros Galarza, sería la mayor afectación del Impuesto Inmobiliario en favor de la vialidad, desde que ese aumento de afectación no hará peligrar el equilibrio del presupuesto, una vez que esté concluido el empadronamiento general de las propiedades inmuebles; pero la aplicación de ese mismo empadronamiento, sufre

en la actualidad una suspensión, solicitada y obtenida, según entiendo, por la Asociación Rural del Uruguay, á mérito de la situación económica que atraviesa la República; lo que prueba que la mayor afectación del Impuesto Inmobiliario para obras de vialidad, no puede ser fijada en su porcentaje por este Congreso, y requiere también un estudio detenido por parte de los Poderes Públicos.

Por otra parte, no nos parece simpático agregar más impuestos á los que ya soporta el país; y aunque creo que el encarecimiento de la vida, no tiene su causa principal en los impuestos, ya que los aumentos que éstos han sufrido en los últimos 20 años, no han podido encarecer los artículos de necesidad para la subsistencia en la proporción enorme que lo ha hecho la mano de obra con el horario y el salario obrero, no cabe duda de que esos aumentos impositivos también contribuyen al referido encarecimiento, que es hoy un problema mundial á resolver, y que no debemos procurar que se ahonde.

Lo ideal sería hacer obras de vialidad con los impuestos existentes; y en el caso de que fuera necesario crear otros, sería esencial estudiarlos profundamente, de modo que resultaran aceptables ya por ser justos, ya por favorecer principalmente á los propios gravados.

Á mi me causa alarma el aumento progresivo de los impuestos, y como confío en la riqueza del suelo nacional así como en la potencialidad económica de nuestro futuro, llegaría, si la complejidad de los intereses lo permitiera, hasta desear la supresión completa del impuesto de Aduana, pues creo que eso produciría un gran abaratamiento para la vida, y un colosal adelanto para el país; entre tanto, creo que si mis compañeros de este Congreso no piensan del mismo modo, admitirán por lo menos conmigo que no debemos alentar la creación de nuevos impuestos, y que nuestro propósito deberá limitarse á pedir una mejor distribución y una mejor inversión de los existentes; concretándonos al caso, correspondería que pidiéramos que los Poderes Públicos invirtieran una porción mayor de ellos, que la que se invierte actualmente, en obras de vialidad rural.

Yo creo que debería destinarse un millón y medio de pesos en cada presupuesto anual para esta clase de obras, ó por lo menos un millón, y me parece que desde que esta faz pecu-

niaria de la materia que nos reúne en sesiones, no ha sido estudiada por una Comisión informante, lo más que debemos hacer es expresar á los Poderes Públicos que en nuestro sentir correspondería que llevasen á feliz término ese anhelo, traducido simplemente en una cifra; y á lo sumo podríamos agregar que por su naturaleza, nos parecería bien que fuera el Impuesto Inmobiliario el indicado para soportar aquella inversión.

En consecuencia con estas ideas, someto al Congreso la siguiente proposición:

“El primer Congreso de Vialidad manifiesta su anhelo de que los Poderes Públicos destinen en los presupuestos una suma no menor de un millón de pesos anuales para la ejecución de obras de vialidad rural, y cree que la fuente de recursos más indicada para atender á esas erogaciones es el Impuesto Inmobiliario.

Montevideo, Octubre 11 de 1913.

Mario Berro”.

SEÑOR PRESIDENTE. — Podría, tal vez, concretarse la fórmula del señor Delegado Berro, diciendo que en cuanto á la fórmula concreta de imposición que se ha presentado al Congreso, podría pasar con los antecedentes á estudio de la Comisión Permanente, á fin de que ésta los hiciera llegar á los Poderes encargados de dictar las leyes.

SEÑOR BERRO. — Por mi parte, no tengo inconveniente.

SEÑOR BORDABERRY. — Por la mía, tampoco.

SEÑOR PRESIDENTE. — La creación de un fondo permanente para caminos, se indica en el Congreso con unanimidad de pareceres, puesto que como lo hizo constar muy bien el señor Delegado Berro, en lo único en que se discrepa es en cuanto á la renta ó impuesto que debe establecerse para allegar los recursos. La creación de un fondo permanente para caminos importa una innovación en las obras públicas del país, de incalculable trascendencia.

Estamos tocando, en este momento, lo que puede ser el punto de partida, el punto inicial de las grandes obras públicas de la Nación en el futuro, porque el sistema seguido hasta ahora ha sido completamente primitivo.

Leyes especiales, votadas cuando los Poderes Públicos en-

contraban un oportuno momento financiero con destino á tal ó cual obra una suma de dinero, y cuando leyes suspendidas ó agotadas sin renovar en las circunstancias desfavorables que traían como consecuencia la paralización y el olvido de las obras públicas. Se conceptuaba que las obras públicas eran una cosa ocasional, es decir, dependiente de la situación más ó menos favorable ó próspera del erario público, de la disposición, — y casi diremos de la buena voluntad — más ó menos marcada de los Poderes Públicos y de los mismos ciudadanos.

Y bien: ese concepto en la manera de encarar las obras públicas, es, repito, el más primitivo y el más erróneo.

Ninguna nación, para sus servicios primordiales, por ejemplo de seguridad pública, — y de los servicios relativos á la vida y á la propiedad de los ciudadanos — conceptúa esos servicios posibles de interrupción. Por ejemplo, no se vota una ley para que la seguridad pública esté garantida un año, una suma de dinero hasta donde alcance. No: la sanción de esos rubros es una sanción anual que está completamente incorporada, de un modo fundamental, á la vida del país, y que es independiente de la voluntad más ó menos favorable ó desfavorable de las personas que transitoriamente gobiernan.

Esto es, en efecto, lo que se ha pensado — y algunos otros países sudamericanos juntamente con nosotros resuelven su problema en este momento, — incorporar un fondo permanente para caminos, es decir: conceptuar las obras públicas de la nación, su desarrollo y su conservación, como algo unido indisolublemente á la marcha del Estado...

SEÑOR RODRÍGUEZ (A. M.) — ¡Muy bien!

SEÑOR PRESIDENTE. — ...independiente de los accidentes políticos, pasionales de los hombres, y considerar el servicio de caminos y la conservación de los mismos, como algo así tan indispensable, como la seguridad nacional.

(Apoyados. — ¡Muy bien!)

En esa forma, considerando que este rubro no puede suprimirse más del presupuesto, — de la misma manera como no se puede decir: no se ha votado este año la partida relativa á Correos Nacionales y la relativa á Policías, de manera que este año no vamos á tener correos ó no vamos á tener policías hasta que se voten los recursos — otro tanto ocurrirá con la construcción y conservación de los caminos. Para hom-

bres de otro espíritu que nosotros, para los hombres que vendrán, la desaparición de un rubro permanente para caminos, produciría el mismo efecto que á nosotros la desaparición de uno de esos rubros fundamentales; es decir: significaría la quiebra del Estado, la bancarrota pública.

La incorporación permanente del fondo para caminos significa también su aumento constante. Lo que hoy se estima en dos millones de pesos mañana pueden ser cinco ó diez. ¿Por qué crecerá?... Porque el país crece, porque el país se desarrolla, porque el país aumenta, porque el número de habitantes aumenta, de manera que cada año lo que hoy es un millón ó un millón y medio, será mañana dos, tres cinco millones, y el porvenir quién sabe las cifras que nos depara.

Ahora, en cuanto á la forma de incorporar este fondo permanente de caminos, la base es, indudablemente, — como lo proponía el señor Delegado que me ha precedido en el uso de la palabra — es la incorporación de un millón ó de un millón y medio de pesos, anualmente, al Presupuesto General de Gastos, destinados á la vialidad nacional.

Esa base podrá aumentarse con la contribución particular de los propietarios que tengan frentes á zonas de influencia en carreteras, si se sancionan los votos de este Congreso. Podrá aumentarse aún con algunos impuestos especiales ó generales, de acuerdo con las ideas que los señores Congresales han sostenido. Podrán reunirse, tal vez, en esa forma, por de pronto, según los cálculos que yo he hecho, un par de millones de pesos. Dos millones de pesos cada año para vialidad, son veinte millones de pesos en diez años.

Un esfuerzo continuado tan considerable, significa para la economía nacional, lo mismo que para la economía particular, la única fuente de riqueza, y nosotros, en breves años, dispondremos, tal vez, de sumas relativamente ingentes que nos permitirán preparar un excelente porvenir.

He terminado.

(¡Muy bien! — *Prolongados aplausos*).

SEÑOR BORDABERRY. — En mi proyecto también hablaba de una Comisión administradora, y creo que eso se podría sancionar independientemente del impuesto. Lo mismo con respecto á las sumas que se recolectasen en cada departamento: que un 75 % volviese al mismo departamento, porque es el anhelo de todos nosotros; que las sumas que se recolecten no

se gasten en un solo lugar; que vuelvan nuevamente á la campaña. Yo creo que el Congreso podría sancionar eso, ó dar un voto.

SEÑOR PRESIDENTE. — El señor Delegado manifiesta que la última parte de su moción, relativa á la Comisión administradora de caminos, y la disposición de que el 75 % de lo recolectado en cada departamento vuelva al mismo, se discuta ahora.

Está en discusión la moción que acaba de hacerse.

Primero la Mesa hará votar la moción del señor Delegado Berro.

SEÑOR BICA. — Como yo tenía algunas conclusiones, según manifesté ayer y precisamente coinciden con las conclusiones á que ha llegado el Congresal señor Berro, yo pediría á la Mesa que me permitiese leerlas. No son extensas, más bien, son lacónicas, y encierran algunos puntos que convendría que antes de votarse las conclusiones del señor Berro, las tuvieran en cuenta los señores Congresales.

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no hay oposición por parte del Congreso, tiene la palabra el señor Delegado Bica.

SEÑOR BICA. — Tengo el honor de elevar á vuestra consideración las dos conclusiones que á continuación formulo.

(Lee):

1.^a El Congreso de Vialidad declara de urgente necesidad la construcción de carreteras y caminos, bajo un plan general, estudiado, formulado y presupuestado por las autoridades técnicas y que importe la creación y establecimiento de la red de caminos nacionales.

2.^a El Congreso de Vialidad acepta y adopta como recursos financieros para la realización del plan general de caminos nacionales que formulen las autoridades técnicas del país, cualquiera de los dos proyectos siguientes:

a) Creación de una ley que fije el aforo de la propiedad á los efectos de la Contribución Inmobiliaria, en los dos tercios de su valor real y destinado todo, ó parte del excedente que de los efectos de esta ley resulte sobre el monto que actualmente produce este impuesto, á solventar las erogaciones que demanden las obras de vialidad nacional presupuestadas.

b) Creación de una ley que fije un impuesto que grave á la propiedad en relación á su valor real y destinando su producto, exclusivamente, á cubrir las erogaciones que demanden

las obras de vialidad nacional estudiadas y presupuestadas por las autoridades técnicas.

SEÑOR TRIANI. — Yo no había hecho uso de la palabra, porque me parecía haber interpretado que se había resuelto que las proposiciones presentadas por los señores Congresales, y que se referían á la creación de recursos, pasarían á la Comisión Permanente que ha de nombrarse.

SEÑOR PRESIDENTE. — Así se había propuesto.

SEÑOR TRIANI. — Y en ese sentido, con el objeto de no prolongar las sesiones, yo no quería hacer uso de la palabra; pero en el caso que esas proposiciones fuesen tratadas ahora, — no obstante esa resolución de pasar á Comisión — yo haría presente que con mi colega del Salto, prometimos en una de las sesiones anteriores presentar un proyecto para arbitrar recursos para vialidad, y esa proposición fué presentada por nosotros ayer, antes de comenzar la sesión.

De manera que para el caso que se trataran en general las mociones sobre creación de recursos, nada diría; pero si se van á tratar particularmente, como parece va á hacerse, pediría, entonces, que esa proposición fuese conocida por el Congreso, puesto que no es conocida por no haberse dado lectura de ella todavía.

SEÑOR PRADERI. — Se han hecho mociones para nombrar otras comisiones especiales.

En el Reglamento del Congreso figura nombrar, en la última sesión, una Comisión Permanente para llevar á la práctica todas las conclusiones del Congreso. Á este paso, nombrando comisiones corremos el riesgo de que haya diez ó veinte comisiones, cuando, según el Reglamento, dicha Comisión, entiendo, sería la encargada de llevar á la práctica todas las decisiones adoptadas, y á la que se le podría confiar, también, el cometido de estudiar todos los trabajos y planes financieros presentados.

Por otra parte, si se fuesen á discutir todos los planes presentados, creo que tardaríamos un mes.

Ese plan financiero que presentan los intendentes del Salto y Paysandú, tiene que sugerir muchas observaciones á los que aquí tengan representación en las sociedades rurales, porque afecta la ganadería, y se sabe que esto es una cosa muy delicada.

Por otra parte, haciendo un resumen de todo, en cuatro

palabras, sintetizando algo que se presentía como una nebulosa, — que se refiere al plan de fomento para la vialidad — creo que el señor Ministro lo ha concretado en su brillante exposición, en estas dos cosas: primero, que se fije un fondo permanente en el presupuesto, un rubro para destinarse á vialidad rural; y, segundo, que los propietarios que tengan propiedades atravesadas por carreteras y caminos, contribuyan directamente á su construcción y sostén.

Yo entiendo que esta última resolución — que de por sí significa una adhesión del propietario — constituye un progreso para la idea de que el Estado no debe pagarlo todo. Y eso, conjuntamente con la primera moción que hace que en todo presupuesto se fije ese rubro, ya esos dos factores únicos constituyen un verdadero plan financiero. De modo que lo que se desearía sería que ese plan no fracasara, *que no se buscaran otros impuestos que afectasen la ganadería nacional*, sino que esos dos únicos rubros fuesen suficientes, es decir: con el rubro permanente del presupuesto y con lo que se debe percibir de las propiedades beneficiadas por las carreteras. Que allí se encuentren los recursos necesarios para la vialidad nacional.

Por lo tanto, estas consideraciones me permiten insistir en que lo que debe hacer el Congreso, atento á las manifestaciones de la Mesa, es que todos los proyectos pasen á la Comisión Permanente, para que ésta lleve á la práctica las conclusiones del mismo.

(Apoyados).

SEÑOR PRESIDENTE. — Entonces se va á votar la moción del señor Delegado Berro completada con la del señor Delegado Praderi.

¿Quiere formular la moción el señor Delegado Praderi?

SEÑOR PRADERI. — (*Dicta*): “El Congreso manifiesta que sería de desear que el plan financiero para resolver el problema de la vialidad nacional, se redujera á la determinación de un fondo permanente en el presupuesto, y á la contribución de los propietarios que recibieran directamente beneficios de las carreteras y caminos”.

SEÑOR PRESIDENTE. — También habría que agregar: “Y la contribución de las empresas de ferrocarriles”.

SEÑOR PRADERI. — Muy bien.

SEÑOR PRESIDENTE. — Que son los tres elementos.

SEÑOR CAPURRO. — Como ya se ha votado la parte relativa á la contribución de las empresas ferroviarias, yo creo que se podría simplificar mucho, diciendo nada más que se aprueba la idea de proporcionar un fondo destinado...

SEÑOR PRESIDENTE. — Observo al señor Delegado Capurro que el fondo de caminos está formado por todo eso.

El fondo de caminos no es solamente el rubro del presupuesto, sino el rubro del presupuesto y lo que entre por concepto de contribución privada, contribuciones de las empresas ferroviarias, etc., el día que se realice la fórmula. Todo esto vendrá á formar un fondo de caminos.

SEÑOR CAPURRO. — Entonces que se destinase del presupuesto una cantidad, sencillamente. Lo demás está todo votado: la contribución para carreteras, etc.

SEÑOR AROCENA. — Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. — Tiene la palabra el señor Delegado.

SEÑOR AROCENA. — Es para manifestar, — porque entiendo que en la moción del señor Berro y en la moción de la Mesa, que ha sido calurosamente aplaudida, está comprendido todo lo que se decía hoy — que no veo para qué traer nuevas mociones.

Si el Congreso estuviera de acuerdo con la moción del señor Berro complementada con el “fondo permanente” propuesto por la Mesa, está todo arreglado. Estamos dando vueltas alrededor de la misma cosa.

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿Y entonces pasaría la fórmula financiera propuesta por la Comisión Permanente, al final?

SEÑOR AROCENA. — Eso es, señor Presidente.

(Apoyado).

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no hay quien haga uso de la palabra, se votará la moción del señor Delegado Berro con el aditamento á que ya se ha referido el señor Praderi y el señor Bica, de que pasen las fórmulas financieras á la Comisión Permanente.

Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(Unanimidad).

SEÑOR DÍAZ. — Entre los impuestos que actualmente percibe el Estado, hay algunos que creo deberían haberse tenido presentes para aplicarse á vialidad. El primero es el sobrante

de la garantía de los ferrocarriles que anualmente no paga el Estado; esa economía se aplicaría también á caminos.

Otro de los impuestos es la patente adicional de importación y exportación que está aplicada, como se sabe, al puerto. Hace catorce años que se sancionó esa ley, con la intención de que durara cuatro á cinco años que es lo que se decía, y se dijo en aquella época.

Ese impuesto cuando produjo 1.000.000 de pesos, asombró á todo el mundo. El año pasado produjo 1.700.000 pesos. Dicho impuesto estaba destinado para la construcción del puerto. El puerto ya está casi terminado, eso creo yo al menos.

Me parece, pues, que sería conveniente estudiar el asunto con el objeto de ver si no sería justo por lo menos, que la parte correspondiente á la exportación, ó sea el uno por ciento, fuese aplicada á los caminos. Es decir, dividir la renta.

El puerto ya está casi terminado, ya tenemos puerto; de manera que la cantidad que ese impuesto daría, serían, según los cálculos que yo he podido hacer — que quizás estén equivocados — de 400.000 pesos al año para caminos. Demoraría el puerto algo más, se aplazaría la construcción de las obras de ornamentación, pero ya iríamos teniendo caminos.

Someto esto á la consideración del Congreso, y al mismo tiempo del señor Presidente, para que la tenga presente, si es digna de atención.

SEÑOR PRESIDENTE. — Tome nota el señor Secretario.

SEÑOR DÍAZ. — (*Dicta*):

“Que se aplique á los caminos el sobrante anual de la garantía de ferrocarriles y el 1 por ciento de la patente adicional sobre la exportación.”

SEÑOR PRESIDENTE. — Como lo ha solicitado el señor Delegado Díaz, pasará á la Comisión que se ocupará de este asunto.

SEÑOR DÍAZ. — Yo no pretendo eso, porque puede ser que el Congreso no esté habilitado para expedirse.

SEÑOR BALLESTEROS GALARZA. — En ninguna de las proposiciones que se han presentado á la Mesa, figuran los presupuestos municipales. Como esas proposiciones han pasado á estudio de la Comisión Permanente, si la Mesa me permite, voy á hacer una moción que la considero de orden, y es la siguiente:

“El Congreso delega en el señor Presidente la misión de entrevistarse con el Excmo. señor Presidente de la República, y pedirle incluya entre los asuntos á tratarse en las sesiones extraordinarias del Honorable Senado, el de los presupuestos municipales. Comisiona al mismo tiempo á los señores Delegados senadores Manini Ríos y Antonio María Rodríguez para que una vez incluído el asunto á tratarse influyan con sus colegas para que sea tratado en una de sus primeras sesiones”.

Voy á hacer una consideración y creo que mis colegas estarán todos de acuerdo. Voy á citar un caso.

El presupuesto municipal de la Intendencia de Artigas, en cuanto á vialidad, tiene 5.500 pesos. El presupuesto que está á consideración del H. Senado, tiene 14.000 pesos. De manera que si se aprobaran esos presupuestos, las intendencias municipales podrían empezar á realizar trabajos pequeños en arreglos de caminos, y para cuando se llevase á efecto el plan que, posiblemente, ha de nacer de este Congreso, ya siquiera se hubiesen empezado las obras.

Creo que todos mis colegas están en las mismas condiciones que la Intendencia de Artigas.

SEÑOR PRESIDENTE. — Está á consideración del Congreso la moción que acaba de formular el señor Delegado Ballesteros Galarza.

SEÑOR SÁNCHEZ. — Creo que el Ministro del Interior estudia en este momento el asunto respecto á la inclusión, para ser tratados en sesiones extraordinarias, de lo que se refiere á presupuestos municipales, aprobados por la Cámara de Diputados y á estudio de la Cámara de Senadores.

Me parece que en esas condiciones bastaría con que se manifestase un voto en ese sentido, voto que iría directamente al Ministro del Interior — y que no tendríamos para qué cobijarlo — para que incluyese este asunto entre los que se van á tratar. Creo que en lugar de recomendarlo á los senadores nombrados, sería más conveniente que el señor Ministro de Obras Públicas se entrevistara con su colega del Interior. Sería más sencilla la fórmula, sin perjuicio de que los miembros de la Comisión Parlamentaria que forman parte de este Congreso, en vista de estas intenciones y buenos deseos, hicieran de su parte lo posible para que este proyecto pase cuanto antes, una vez puesto á consideración del Honorable Senado.

Me parece que se simplificaría de ese modo el procedi-

miento, y bastaría que el Congreso expresase su voto para que fuese incluido lo más pronto posible entre los asuntos á tratarse.

SEÑOR ROSSI. — Sin hacer voto concreto, podría hacerse el voto de que se apresure la sanción de los presupuestos.

SEÑOR BALLESTEROS GALARZA. — Hace mucho tiempo, señor Presidente, que se está demorando la sanción de los presupuestos. Por eso yo quería concretar.

SEÑOR SÁNCHEZ. — Yo haría moción, en el sentido de que el Congreso manifieste sus deseos de que el Ministro del Interior incluya cuanto antes, en los asuntos á tratarse en sesiones extraordinarias, el que se refiere á presupuestos municipales.

SEÑOR PELUFFO. — Serían los Poderes Públicos, no el Ministro del Interior.

SEÑOR SÁNCHEZ. — Sí, señor. En ese sentido hago moción. Se simplificaría el asunto y el objeto sería el mismo.

SEÑOR GARCÍA DE ZÚÑIGA. — Me parece que esta proposición es de un carácter demasiado particular, y hasta transitorio, para que sea objeto de un voto del Congreso. Tal vez podría, si acaso, generalizarse en el sentido de recomendar á los Poderes Públicos la mayor atención posible hacia los presupuestos municipales, tan íntimamente ligados con la vialidad, pero no para este caso especial.

SEÑOR BALLESTEROS GALARZA. — Precisamente estamos tratando esto.

SEÑOR PELUFFO. — Yo adhiero á la moción del señor Ingeniero García de Zúñiga, y creo que no tiene tanta importancia la sanción del presupuesto para la vialidad rural, porque en el presupuesto no se crean los recursos; el presupuesto declara los recursos.

Nosotros tenemos los recursos, aunque no podemos disponerlos; pero la ley de presupuesto prevé ese caso: los sobrantes de la renta pueden disponerse para la ejecución de obras públicas, con la autorización del Poder Ejecutivo.

En mi Intendencia ha habido casos al respecto: que el Poder Ejecutivo ha anticipado la autorización, ante el *superávit*.

De manera que yo no veo el perjuicio real que puede haber para la vialidad en que no se sancionen los presupuestos, desde el momento que los presupuestos sólo declaran lo que ya existe.

SEÑOR BALLESTEROS GALARZA. — Si se sancionasen los presupuestos, no habría necesidad de hacer ninguna gestión ante el Poder Ejecutivo; pero como dice el señor Delegado por el Durazno, hay necesidad de hacer gestiones, y esas gestiones son siempre tanteos. De manera que creo que es justo que se sancionen los presupuestos.

Yo presento un caso concreto con lo que ocurre en la Intendencia de Artigas. Ésta dispone en la actualidad de sólo 5.500 pesos anuales, y por el nuevo presupuesto de 14.000 pesos, es decir: 8.500 pesos más, que se invertirían en vialidad rural, trabajos que se podrían empezar de inmediato, mientras, como dice el señor Delegado por el Durazno, por ahora no se puede hacer nada.

La sanción de los presupuestos que está á resolución del Honorable Senado, es una cosa de fácil sanción, porque se trata sólo de los presupuestos municipales.

SEÑOR OLIVERES. — Creo que se trata de una cuestión de mucho interés, que tiene gran interés para las intendencias, pero que no tiene ese gran interés para el Congreso. Ni todos somos intendentes, ni tenemos mayor interés en que se apresure ó no se apresure la votación de una ley.

Por consiguiente, me parece que en parte es ajeno á la tarea del Congreso, entrar á dar votos sobre apresuramiento de la sanción de los presupuestos municipales. En ese sentido adhiero á la indicación del señor Ingeniero García de Zúñiga, y pediría que, en todo caso, se hiciera, al hacerse alguna manifestación, en términos generales y relativos sólo á la cuestión de vialidad.

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no hay quien haga uso de la palabra se van á votar las mociones por su orden, siempre que sean mantenidas por sus autores.

Léase la moción propuesta por el señor Intendente de Artigas.

(Se lee):

“Para que el Congreso faculte á la Mesa para entrevistarse con el Presidente de la República, y solicitar la inclusión en las sesiones extraordinarias del Cuerpo Legislativo, de los presupuestos municipales, y designar á los señores senadores Manini Ríos y Rodríguez, para que influyan sobre sus colegas, para que una vez incluído el asunto, sea éste despachado lo más pronto posible.”

Si se aprueba esta moción.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(Negativa).

—Está á consideración del Congreso la moción del señor Delegado García de Zúñiga.

SEÑOR GARCÍA DE ZÚÑIGA. — Yo, en realidad, no he hecho una moción. Lo que he hecho es oponerme á la moción anterior. Me parece que la cuestión ya está liquidada con la votación.

SEÑOR PRESIDENTE. — Si se da el punto por resuelto en el sentido que manifiesta el señor Ingeniero García de Zúñiga.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(Afirmativa).

—Continúa la orden del día.

El doctor Oliveres había manifestado la intención de presentar una moción á la Mesa.

SEÑOR OLIVERES. — La moción que voy á presentar, no es directamente sobre la cuestión de recursos de vialidad, que he notado que se trata especialmente en la sesión de hoy, por más que, indirectamente, tenga alguna relación.

Mi moción, en pocas palabras, sería la siguiente:

“El Congreso entiende que, en adelante, no deben concederse permisos para desviar ó cerrar caminos.”

Según todos sabemos, el Código Rural ha fijado el procedimiento mediante el que las Juntas pueden conceder permisos para desviar ó cerrar caminos.

De acuerdo con disposiciones posteriores dictadas por el Ministerio del Interior, esa facultad concedida á las Juntas por el Código Rural, ha sido modificada en un sentido útil, esto es, exigiendo una mayor tramitación ó poniendo mayores dificultades para efectuar los desvíos y cierres de caminos.

Pero puedo asegurar, que como vecino de uno de los departamentos del Este, como miembro de sociedades rurales, como edil y hasta como Intendente, he tenido oportunidad de ver una serie interminable de permisos para desviar caminos, y aunque en menor escala, una serie de expedientes presentados á la Municipalidad solicitando permiso para cerrar esos caminos.

Pero así como he visto esos expedientes solicitando permiso para desviar caminos, he visto que, al mismo tiempo.

se han acercado á uno, ó á todos los miembros de la Junta, ó al Intendente, los interesados ó personas que en el departamento poseen una mayor ó menor influencia, de tal manera, que declaro que de cada cien casos, el 99 % se conceden los permisos para el desvío ó cierre de caminos, lo que constituye una verdadera iniquidad, y no conozco hasta el día de hoy (y puedo asegurar que he aprendido la geografía de mi departamento sobre el lomo del caballo), no conozco, digo, hasta el día de hoy, un solo desvío hecho en el departamento que haya sido hecho en el interés del tránsito público, y en cambio sí conozco cientos de desvíos, que todos, absolutamente todos, han sido hechos en el interés del vecino, del propietario, y gracias á la influencia de los interesados en cada caso, y valiéndose de todos los medios ó influencias que han tenido á su alcance para obtener del Presidente de la Junta, ó de la Intendencia, el que se le conceda los desvíos ó cierre que han solicitado.

Por otra parte, señor Presidente, es frecuente, diremos es fatal, que á menudo se abran sucesiones en cada cabeza de departamento. Los campos que poseen esas sucesiones, son divididos en cinco ó en diez lotes, y á cada uno de los copropietarios les resulta que el camino metido dentro de su propiedad le es incómodo. Tratan entonces de llevarlo á uno de los límites de sus terrenos, y, por consiguiente, el camino que antes era una línea recta se convierte en una línea quebrada al infinito: se alargan las distancias, se empeora la ubicación del camino, se hace sumamente difícil la conservación de esos nuevos trozos de caminos que se ponen al tráfico público, sin antes haber sufrido la acción de un tránsito de varios años, y como consecuencia de todo eso, resulta que las pocas rentas de que puede disponer una Municipalidad en campaña para vialidad rural, no alcanzan absolutamente para nada.

Fuera de lo que he manifestado, y sin perjuicio de que muchas veces además de la complacencia de los miembros de la Junta ó de las intendencias, existe la misma complacencia de parte del Juez de Paz, que encuentra bueno el desvío, y, por consiguiente, útil para el tránsito público, por malo y perjudicial que sea; y así también, al cabo de poco tiempo, el camino que antes era de cinco leguas, hoy es de siete ó de diez.

Los inconvenientes que de todo esto resulta, creo que saltan á la vista de todo el mundo: por consiguiente, creo que es oportuno — si queremos dar fijeza á los caminos que hoy tenemos, ya que no es posible por el momento hacer el trazado general de los mismos en todo el país — prohibir terminantemente que se concedan nuevos desvíos, y mucho menos que se conceda el cierre de un solo camino del país.

De ahí mi moción. No hablo de la importancia que tiene todo esto en lo que se refiere á alargar los caminos, la importancia que tiene con relación á los fletes, á las distancias, á los malos terrenos que se toman para caminos, etc., etc., pues esto y algo más que creo, todos, — á lo menos los que somos de campaña — lo sabemos perfectamente bien, por lo que pido al Congreso un voto para que en adelante no se concedan más permisos, ni para desviar, ni para cerrar caminos.

He terminado.

(Apoyados. — No apoyados).

SEÑOR RODRÍGUEZ (A. V.) — Todos los que transitan por campaña, saben que es perfectísimamente exacto lo que acaba de decir, para fundar su moción, el señor Delegado que acaba de hacer uso de la palabra, y que realmente lo que sucede es verdaderamente escandaloso.

Yo tenía intenciones de presentar una moción más radical. “Que se llamaran á una revisión todos los desvíos que han sido otorgados”.

(¡Muy bien!)

Porque con eso tal vez compondríamos la mitad de los caminos existentes, y los ingenieros colegas míos que se encuentran en este Congreso saben que lo que digo es la verdad.

Yo he visto llegar un camino — alambrado por medio — á diez metros de una estación de ferrocarril, y lo he visto cerrado, teniendo que hacer un recorrido de dos leguas para llegar á esa estación. He sido comisionado para abrirlo, he ido con orden de la Junta, y el propietario con una escopeta en la mano me ha estado apuntando, y he salvado la vida milagrosamente. Esto ha ocurrido en el Departamento de Florida, y vinieron influencias y ese camino no se pudo abrir. Yo hablaba con el jefe de la estación que estaba á una distancia de unos diez y siete metros, y, sin embargo, había que hacer un recorrido de dos leguas para llegar á ella.

Únicamente tengo que hacer una pequeña aclaración á la moción presentada por el señor Delegado, y es la siguiente: las desviaciones caben, cuando se trata de un trazado de ferrocarriles.

El señor doctor Oliveres creo que estará conmigo...

SEÑOR OLIVERES. — Perfectamente.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A. V.) — ... en que hay que hacer esa salvedad.

SEÑOR OLIVERES. — Sin inconveniente alguno.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A. V.) — ... Porque entonces esa desviación es llevada á cabo después de un estudio detenido de las Oficinas Técnicas de Montevideo, y ahí no prima el interés de los particulares, como se acaba de manifestar.

Es lo que tenía que decir.

SEÑOR ORIQUE. — Yo había proyectado una proposición sobre el mismo tema que ha tratado el señor Delegado Oliveres, pero no era tan radical, ni mucho menos tan radical como la que propone el señor Ingeniero Rodríguez.

En mi actuación en el Departamento de Cerro Largo, he tenido ocasión de convencerme de que, en efecto, desde que se sancionó el Código Rural hasta la fecha, el uso de la facultad que por el artículo 687 se da á las Juntas, no sólo no ha sido juicioso, sino que ha constituido un verdadero abuso. Los caminos naturales — que cuando esa sanción del Código eran bastante buenos para que, no obstante la intensidad del tráfico que ha sobrevenido de algunos años á esta parte, pudiesen estar todavía en mejores condiciones que las actuales — es indudable que con las numerosísimas concesiones de desvíos y de cerramiento, absorben hoy en día, en composturas, á consecuencia del malísimo criterio con que se concedieron, absorben, repito, la mayor parte de las rentas de vialidad con que cuentan los municipios.

Pero me parece que la derogación de ese artículo del Código Rural daría lugar á muy largas controversias, y entonces se me ha ocurrido que podría hacerse una modificación que nos llevará al mismo fin que el que ha inspirado á los dos señores Congresales que se han ocupado de este asunto.

La moción, si me permite el señor Presidente, la pasaré á la Mesa para que se dé lectura de ella.

SEÑOR PRESIDENTE. — Léase.

(Se lee):

“El Congreso de Vialidad considera conveniente la modificación del artículo 687 del Código Rural, en el sentido de que toda concesión de desvío de los caminos nacionales ó departamentales, traerá aparejada para el concesionario la obligación de efectuar las composturas que aseguren la transitabilidad de los caminos desviados, durante un plazo prudencial.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A. V.) — Á nadie se le puede imponer un gravamen, como es el de efectuar las composturas de un camino durante toda la vida.

SEÑOR AROCENA. — Yo creo, señor Presidente, que nos encontramos aquí con uno de esos casos en que se dice que el remedio es la curación radical; pero que con el remedio también se puede morir el enfermo. Así que creo que sería más conveniente no votar ninguna de las mociones.

Este es un asunto muy delicado. Tanto la moción del señor Orique, que es menos radical, acaso es también radicalísima, porque sería injusta en muchos casos.

Es un cáncer indudablemente en nuestra tierra el cierre y desvío de los caminos; pero si nosotros hacemos estas modificaciones, hacemos una operación que matamos al enfermo.

Así es que yo, por mi parte, me opondría á su sanción.

SEÑOR ANDREONI. — Yo creo que los motivos que ha expuesto el señor Delegado Oliveres para proponer la prohibición, por parte de las autoridades de campaña, de decretar el cierre y el desvío de los caminos, son muy atendibles.

Pero me parece necesario limitar el absolutismo de la indicación del señor Congresal que hizo la moción anterior, en el sentido de que no se reconozca la prohibición absoluta de cerrar ó desviar caminos.

Considero ventajoso que las resoluciones á ese respecto no se tomen bajo la influencia de los elementos á que se ha referido el señor Delegado Oliveres. Pero si bien es cierto que en muchos casos se cierran ó desvían caminos indebidamente, favoreciendo no ya el interés público, sino el del dueño del predio, puede haber casos en los cuales es absolutamente necesario cerrar ó desviar caminos, y, entonces, del mismo modo que el señor Ingeniero Arturo Rodríguez quiso hacer una excepción con respecto á los desvíos ocasionados por la construcción de los ferrocarriles, cuyos desvíos deben ser resueltos por las autoridades técnicas de Montevideo, yo entiendo

que también debería establecerse que las autoridades de campaña no puedan decretar el desvío ó cierre de caminos, y que debería siempre en todos los casos pasar el relativo expediente á las autoridades centrales de la capital, con el objeto de evitar las influencias locales á que hacía referencia el señor Oliveres.

(*¡Muy bien! — Apoyados.*)

SEÑOR BALLESTEROS GALARZA. — Hay dos señores Delegados que han hablado de influencias. Yo quiero dejar constancia en el Congreso, que en la Intendencia de Artigas no se ha dado el caso de las influencias de que se ha hecho mención.

Es lo que quería decir.

SEÑOR ANDREONI. — Yo aceptaría, en principio, la prohibición para las autoridades de campaña de decretar el cierre ó desvío de caminos; pero no la prohibición general, absoluta, de cerrar ó desviar caminos.

Siempre que los verdaderos intereses públicos indiquen la conveniencia de cerrar ó desviar caminos, es evidente que se debe poder satisfacer los referidos intereses.

Por consiguiente, yo ampliaría la moción del señor Ingeniero Rodríguez, en el sentido de que no se hiciera excepción solamente para el caso de construcciones ferrocarrileras que justificasen el desvío ó el cierre de caminos, sino para cualquier otro caso de verdadero interés general y siempre con resolución dictada en Montevideo.

Un señor Intendente me acaba de observar que existe una disposición gubernativa, por la cual ya no se puede en campaña, — ni por las Comisiones Auxiliares, ni por las Juntas, ni por las intendencias, — proceder de por sí en estos asuntos, y que, siempre tienen que venir aquí para la resolución correspondiente. Yo ignoraba la existencia de esa disposición.

SEÑOR BALLESTEROS GALARZA. — Es el Ministerio de Obras Públicas el que resuelve sobre desvíos de caminos, no son las Juntas.

SEÑOR ANDREONI. — La indicación del señor Congresal modifica fundamentalmente el punto en debate, porque si efectivamente ya son las autoridades centrales las que deben resolver todo cierre ó desviación de camino en campaña, no veo cómo puede desear que no se efectúen esos cierres ó desviaciones de caminos cuando dichas autoridades centrales, li-

bres de toda influencia local, los consideren de conveniencia pública.

SEÑOR PRADERI. — La conclusión sometida al Congreso por el señor Delegado Oliveres, podría clasificarse de “conclusión bomba”, porque ha traído realmente una medida radical que no se esperaba. Ha sugerido muchas opiniones, y muestra más que nada, que si el defecto existe, existen mil dificultades para resolverlo.

Creo que lo propio sería, señor Presidente, no pasarlo á la Comisión Permanente, pero sí nombrar una Comisión donde hubiera un Intendente: el señor Orique, el señor Ballesteros Galarza, el proponente, señor Oliveres y el señor Andreoni, para que en la sesión de mañana presentaran un estudio sobre el tema y la conclusión, que podría publicarse.

He terminado.

SEÑOR PRESIDENTE. — Y el mismo mocionante se podría incluir. Serían cinco, porque es mejor que las comisiones tengan un número impar.

SEÑOR LOIS. — Yo creo que no hay necesidad de adoptar la medida que indica el señor Ingeniero Praderi.

¿No sé á qué departamento se ha referido el señor Delegado Oliveres? En el Departamento de Minas — al cual represento — no se ha dado el caso de que se conceda un solo permiso para cerrar caminos. Para desviar, se han presentado una porción y otros estaban en trámite. Pero advertido el que habla de que existe un decreto del Poder Ejecutivo — cuya fecha no recuerdo — en el que se establece que las solicitudes para desvíos de caminos — creo que es de Julio de 1906 — deben presentarse acompañadas de un plano hecho por un agrimensor ó persona autorizada, é informar la Inspección Técnica Regional, ha tomado medidas al respecto. Ahora bien: después del informe del Juez de Paz, de los vecinos y de la resolución de la Junta, debe ese asunto pasar al Ministerio del Interior, el cual lo pasa al Ministerio de Obras Públicas, para que lo asesore, y resuelve el Ministerio del Interior el cerramiento ó desvío de los caminos. De manera que no hay necesidad que entre el Congreso á tomar una resolución, desde que las bases de esa resolución estribaban en el hecho de que las autoridades municipales daban con facilidad permisos de esa naturaleza.

Debo advertir que la Intendencia de Minas cada vez que se presenta una solicitud sobre desvío de camino, lo primero que hace es decretar que el interesado presente los planos que determina el decreto á que he aludido. Basta esa sola disposición, para que el interesado abandone el pedido. Sólo dos ó tres casos se han presentado en que el interesado ha llevado á cabo la resolución de la Intendencia, asuntos que todavía están en trámite y no se han concluido.

De manera que en el Departamento de Minas no se ha desviado ningún camino sin la autorización del Poder Ejecutivo.

Aparte de la resolución que adopta la Junta, está un informe de la Inspección Técnica Departamental, y aparte de ese informe de la Inspección Técnica Departamental, está el de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas.

De modo que yo creo que, existiendo ese decreto restrictivo de la ley — ó reglamentario, más bien dicho de la ley — no veo el peligro de que se desvíe el camino, aparte de que siento la necesidad de que en algunos casos no hay más remedio que autorizar el desvío, porque se trata, por ejemplo, de un caso en que un individuo solicita permiso para lo que vulgarmente se llama “encallar”, ó sea formar calles, — formar calles por una senda en que el tomar una línea directa podría perfectamente dejar una zanja ó un pozo insalvable, y desviando el camino, lejos de perjudicarlo lo beneficiaría, como ha sucedido en muchos casos, y como las intendencias han tenido que hacer — contrariando la ley — al solicitar de los vecinos el desvío del alambrado para desviar la ruta, con el objeto de economizar dos ó tres mil pesos en composturas.

He dicho.

SEÑOR PRADERI. — Yo entiendo que no tenemos que entrar á averiguar si es por defecto de procedimiento administrativo ó por otras cosas que sucede eso. El asunto debe plantearse así: ¿los desvíos actuales, son buenos ó malos? Y por lo que se ha oído en este Congreso, todos se llevan á cabo porque benefician á los particulares, y no se hacen teniendo en cuenta el beneficio general.

(Apoyados. — No apoyados).

—Es lo que ha manifestado el señor Delegado Oliveres.

SEÑOR LOIS. — En algunos casos, sí; pero en muchos casos es necesario el desvío.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A. V.) — Después de la creación de las Inspecciones Técnicas se ha procedido en otra forma, aunque se nos tache de poco modestos, pero con anterioridad á las Inspecciones Técnicas, no señor.

Está el caso de la estación. No podía dar servicio porque los caminos que daban acceso á ella fueron cerrados por los particulares. Fué necesario que el Gobierno los mandara abrir, y contra la mala voluntad de los propietarios. ¿Es exacto, señor Bayne?

SEÑOR BAYNE. — Sí, señor.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A. V.) — Se trataba de una zona riquísima.

SEÑOR BICA. — Creo que la medida que propone el señor Delegado Oliveres, es bastante radical. Indudablemente, hace algún tiempo se procedía con mucha complacencia con respecto á las desviaciones de caminos; pero, con las nuevas disposiciones vigentes, por las que deben informar, no solamente el Juez de Paz, sino los maestros de escuela y las Inspecciones Técnicas Departamentales toda solicitud que se presente para desviar caminos, queda salvado ese inconveniente.

Por otra parte: prohibidos en absoluto los desvíos de caminos, importaría, muchas veces, perjudicar á los propietarios.

Supongamos que un camino cruza próximo á las líneas divisorias de un campo; que entra á una propiedad y sale de ella dejando pequeñas fracciones entre el camino existente y los límites de las propiedades colindantes; pues bien: en este caso, no permitir que se desvíe el camino para llevarlo á la divisa de las propiedades colindantes, sería inutilizar aquellas pequeñas fracciones, en perjuicio de los propietarios; mientras que, conceder los desvíos en estos casos especiales, bien entendido que sin perjuicio del tránsito público, no ofrece inconveniente alguno y contempla los intereses de los propietarios.

SEÑOR PRADERI. — Se podría modificar la moción en este sentido:

La discusión demuestra que el asunto es más difícil de lo que parece. Me parece que podría decirse que el asunto pasaría á la Comisión Permanente para que se buscara la fórmula posible para el mejor arreglo de la cuestión.

SEÑOR LARRIERA.—Me parece que esta es una discusión inútil. Si se ha de nombrar una Comisión, yo creo que del estudio va á resultar lo siguiente: el artículo citado del Código Rural, pone á la Junta en la obligación de conceder los desvíos, cuando no haya oposición, es decir: cuando no se dañe á algún interesado. De manera que no pende de la voluntad de la Junta.

De modo, pues, que si se nombra una Comisión, del estudio resultará esto, que es lo que dice el artículo ese del Código: dice que si no hay oposición de la Junta, está obligada á concederlo. Y el decreto, desde que no hay ninguna ley restrictiva...

SEÑOR ORIQUE.—El artículo que lo he copiado, no contiene la cláusula á que se refiere el señor Delegado Larriera, de que si no hubiera oposición. El artículo dice textualmente: “Artículo 687.—La desviación ó cerramiento de un camino público deberá ser solicitada de la Municipalidad respectiva, la que podrá concederla después de estudiar su conveniencia y previa publicación en la localidad de lo solicitado, durante treinta días.”

SEÑOR LARRIERA.—Lo dirá el otro artículo, probablemente. Yo creo que dice no pende de la voluntad.

SEÑOR ROSSI.—Después, para ver si no hay oposición, se hacen las publicaciones de estilo.

SEÑOR LARRIERA.—Y ese procedimiento no se puede derogar con una simple disposición, pues siendo eso una ley, sólo se deroga con otra ley.

SEÑOR ROSSI.—Ha sido reglamentada esa parte de la ley, dando mayores trámites.

SEÑOR AROCENA.—Creo que todos nosotros nos hemos advertido de las dificultades que hay para concretar una moción, pues lo que resulta aquí es que la cuestión es muy delicada. Por lo demás, me parece que cada día avanzamos en el mejoramiento de estas cosas.

Tenemos hoy la Oficina de Vialidad, que depende del Ministerio de Obras Públicas, y me parece que es suficiente para el Congreso con que el señor Ministro trate en lo posible, de que si hay abusos, no sucedan. Por lo demás, en la forma en que está reglamentado el trámite á dar á estos asuntos, me parece que no caben las influencias de que se ha hablado.

Nosotros, pues, no podemos hacer esa moción. ¡Cómo vamos á hacer moción para que se eviten las influencias!...

SEÑOR BALLESTEROS GALARZA. — Dejo constancia de que las intendencias son una garantía tan grande como los jefes de las Inspecciones Técnicas.

SEÑOR AROCENA. — Sí, señor. Perfectamente.

SEÑOR OLIVERES. — Pero no son los intendentes los que dan permiso, son las Juntas.

SEÑOR PRESIDENTE. — Dado lo avanzado de la hora, si no hay ningún delegado que haga uso de la palabra sobre este asunto, se resuelve tener en cuenta las diversas indicaciones que se han hecho respecto al cierre y desvío de caminos, y dar por terminada esta sesión. El lunes, á las cinco de la tarde, continuará el Congreso tratando la organización actual de las Inspecciones Técnicas Regionales, etc.

SEÑOR PRADERI. — Desearía que constase en el acta de las sesiones del Congreso esta declaración mía: que sería de lamentar que los funcionarios aquí presentes considerasen como ofensas simples opiniones que se hacen de un régimen del país.

Yo también, la vez pasada, hablé del centralismo departamental, sin atacar absolutamente á ningún Intendente. Yo entiendo que la labor de los intendentes en estos actos, es demasiado correcta, para que esté en la mente de nosotros la idea de suponer errores y defectos personales, y como del Congreso este se espera mucho para el país, no veo motivo para que los que toman parte en él, dejen de contribuir en común á una obra directamente vinculada con el progreso nacional.

(Apoyados).

SEÑOR PRESIDENTE. — No siendo para más el acto, se levanta la sesión.

SEXTA SESIÓN

12 de Octubre de 1913

PRESIDE EL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS

Orden del día:—Reglamento de carreteras, caminos, puentes, etc.—Policía de los mismos.—Organización de los cuerpos de camineros con poderes policiales.—Seguridad de los caminos.—Puertos: vigilancia y auxilios.—Proyecto de una Ley á dictarse ampliando y ratificando la Ley de Octubre 13 de 1905.

SEÑOR PRESIDENTE.—Está abierto el acto.

SEÑOR GARCÍA.—Antes de entrar á la orden del día de la sesión de hoy deseaba someter á la consideración del Congreso un tema que, aunque no está comprendido en la orden del día, se refiere á cuestiones que podrían revestir cierto interés. Me refiero á la determinación de las zonas de influencia á los efectos de la contribución de los vecinos en la construcción de los caminos.

La Junta Económico-Administrativa de la capital tiene en estudio en estos momentos un proyecto relativo á la modificación de la Ley de 1903, que se refiere precisamente á pavimentación de caminos dentro del Departamento de Montevideo.

Uno de los artículos de esa ley, al establecer la proporción en que los vecinos deben contribuir á las obras, incluye una parte á cargo de los propietarios, situados dentro de las zonas de influencia, definiéndose allí lo que se entiende por dichas zonas.

En la Junta Económico-Administrativa las opiniones están divididas. Mientras una parte de sus miembros sostiene que debe mantenerse esa cláusula, algunos otros creen que no debe

insistirse en conservarla, ya que no ha sido aplicada hasta ahora, á pesar de tener la ley 10 años de vigencia.

Ha resultado difícil, si no imposible en la práctica, ajustarse á lo que prescribe dicho artículo.

En la última sesión celebrada por la Junta se acordó solicitar de este Congreso su opinión respecto á este punto. La resolución fué adoptada de acuerdo con la Intendencia, cuya representación tengo el honor de investir en este acto.

Así es que antes de insistir más, creo que convendría que el Congreso resolviera si debe tomarse en cuenta en esta sesión ese asunto ó si convendría pasarlo, por ser algo complejo, á la Comisión Permanente.

SEÑOR PRESIDENTE. — Podría el señor Ingeniero exponer sus ideas y el Congreso resolverá.

SEÑOR GARCÍA. — El asunto en realidad ofrece cierta complicación. La actual ley fija para los caminos, que las dos terceras partes del costo estará á cargo de la Municipalidad y la tercera parte restante á cargo de los propietarios. Á su vez esa tercera parte se divide en otras dos: dos terceras partes á cargo de los propietarios con frente al camino y la tercera parte restante á cargo de los propietarios situados en la zona de influencia; llamando zona de influencia toda aquella localidad que tenga salida obligada por ese camino.

En la práctica, como he dicho, no se ha aplicado este principio: ha ofrecido dificultades que tal vez sería un poco complejo exponer así, brevemente, en el Congreso. Pero entre los más grandes de los defectos que se han notado, está el de que, como en el Departamento de Montevideo, la red de caminos puede decirse que forma un amanzanamiento; — están muy próximos unos á los otros, — y como en la pavimentación de los caminos no se sigue ningún plan determinado previamente, sino que van construyéndose á medida que lo requiere el vecindario, á medida que las necesidades de las zonas los hacen imprescindibles — ocurriría muchas veces que propietarios que no tienen caminos al frente de sus propiedades estarían obligados á contribuir con una cantidad mayor que aquéllos por cuyo frente ha pasado el pavimento. Esto pasaría sencillamente por encontrarse comprendidos en la zona de influencia de dos ó más caminos.

Debe tenerse presente que la ley de 1903 no se aplica además por otros inconvenientes. En esa ley se ha fijado el precio

de \$ 5.50 para los caminos nacionales, el metro lineal, con un ancho de 5 metros 50 centímetros, precio á que es imposible hacerlos en la actualidad: valen más del doble. Por consiguiente, resulta que los vecinos, en lugar de contribuir con la tercera parte, contribuyen en realidad con menos de la sexta.

Esta situación se ha hecho tan difícil, tan imposible, que la Junta resolvió no construir más pavimentos sino en el caso de que los vecinos se comprometan á contribuir con la mitad del importe total de la obra, y esa mitad se ha dividido proporcionalmente, en unos casos á los frentes de las propiedades, en otros á las áreas y en otros según el aforo de la contribución: no se ha seguido ninguna regla fija.

Ahora, al redactarse el nuevo proyecto de ley, es el momento de corregir todas esas imperfecciones, y una de las primeras cuestiones que se ha planteado es si se conserva ó no la disposición relativa á la zona de influencia. En vista del fracaso que hasta la fecha ha dado la disposición relativa á esas zonas de influencia, parece que habría conveniencia en suprimirla, á menos que pudiera encontrarse otra fórmula que la hiciera aplicable.

Esto es lo que debería resolver el Congreso, estudiando los antecedentes y teniendo en cuenta todos los factores que pueden intervenir en este caso.

SEÑOR CAPURRO. — Creo que es absolutamente imposible que el Congreso pueda pronunciarse sobre el punto que somete á su consideración el Ingeniero García: habría que estudiar primero todos los antecedentes referentes á este asunto. De manera que yo hago moción para que pase á la Comisión Permanente.

SEÑOR PRESIDENTE. — La cual tendría en cuenta las observaciones formuladas por el señor Ingeniero García.

SEÑOR GARCÍA. — Y todos los antecedentes: hay varios proyectos que están agregados al expediente.

SEÑOR PRESIDENTE. — Está á consideración del Congreso la moción formulada por el señor Capurro.

SEÑOR PRADERI. — Podría agregarse que se haga extensivo á toda la República.

SEÑOR GARCÍA. — Quizá habría que diferenciar la ley, porque tal vez las condiciones de Montevideo fueran distintas al resto de la República.

SEÑOR PRADERI. — Pero ese estudio va á tener que hacerse

para el resto de la República, de modo que se podría indicar. Esas zonas de influencia serían mucho más difíciles de determinar en las zonas de producción.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A. V.) — Es un proyecto de carácter general, que no se particulariza con departamento alguno.

SEÑOR GARCÍA. — El proyecto trata de la pavimentación de los caminos de Montevideo, que es á lo que se refiere la ley de 1903. Pero al estudiarlo podría buscarse la forma de hacerlo general. Sin embargo, yo creo que sería difícil conseguirlo; la determinación de zonas de influencia sería más fácil en campaña que en Montevideo.

SEÑOR PRADERI. — Donde se hagan carreteras.

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — Yo creo que no se puede hacer extensivo el estudio de esta ley referente al Departamento de Montevideo, al resto de la República, por ser las condiciones completamente distintas.

Por una parte la densidad de la población, las necesidades del tráfico, mucho más intenso y más exigente en su actividad, y por otra la propiedad mucho más subdividida y los terrenos mucho más valiosos, hacen que se necesite una ley especial para el Departamento de Montevideo.

Nosotros, si deseamos generalizar tanto, llegaremos á hacer una ley que no sea aplicable en todos los casos. El *desiderátum* sería tener una ley única; pero no es posible; que se hagan dos, sí, pero regidas por distintas normas. Por eso es que aquí ya existe una ley de caminos para Montevideo, distinta de las demás leyes relativas á los caminos de la República. Yo creo que el Congreso formulará un buen voto diciendo que se estudie esto para el Departamento de Montevideo puramente; desde que si no es en esta sesión es en la próxima que se estudiará una ley de caminos para el resto de la República, que está á la consideración del Congreso también, en la cual se trata de zonas de influencia, — zonas de influencia que tienen que ser distintas de las del Departamento de Montevideo.

Por eso yo creo que la moción formulada al principio no debe ampliarse.

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se va á votar.

Si se aprueba la moción del señor Capurro.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Afirmativa*).

—Antes de entrar á la orden del día, se va á dar lectura de dos asuntos entrados, que serán sometidos á la consideración del Congreso, porque son los que quedan pendientes.

Léase.

(*Se lee*):

NUEVOS CAMINOS EN LOS CASOS DE FRACCIONAMIENTO
DE CAMPOS Ó ESTANCIAS

“Siendo evidente la conveniencia y utilidad que existe para el tránsito en general y muy especialmente para facilitar el desarrollo de los establecimientos rurales, el intercambio de sus productos y demás transacciones similares; en que se aumente la red actual de caminos, estableciéndose otros nuevos de un ancho conveniente y lo más próximos posible entre sí,

El Congreso de Vialidad, con el propósito de que informa la precedente sintética exposición de motivos, exhorta al Poder Ejecutivo para que formule y someta á la aprobación del Parlamento Nacional un proyecto de ley que contemple tales propósitos, y le insinúa á la vez, la idea de que en el referido proyecto podría consignarse, con carácter general, que al procederse al fraccionamiento de campos ó estancias con fines de colonización, se establezca, además de las vías de tránsito indispensables para el servicio de las chacras, tantos cuantos caminos de un ancho de diez y siete metros, paralelos entre sí y equidistantes, sean necesarios é indique la Municipalidad del lugar, asesorada para el caso por la respectiva Inspección Técnica Departamental”.

Rómulo L. Rossi,

Intendente Municipal de Canelones.

—Está á consideración.

Si no se observa, se va á votar.

Si se trata este proyecto en la sesión actual ó se pasa también, dada su índole, á la Comisión Permanente.

SEÑOR GARCÍA. — Yo creo que es un asunto un poco complejo también, que convendría pasarlo á la Comisión Permanente. Podría ser un tema para el Congreso próximo.

SEÑOR PRESIDENTE. — Está en discusión la moción formulada.

SEÑOR ROSSI. — Yo no veo que este asunto sea complejo, por el contrario, me parece que es de facilísima solución. Se trata de beneficiar á los pequeños agricultores, que compran

pequeñas fracciones de campo que destinan á la agricultura; se trata de un proyecto de ley que da toda clase de garantías á esos pequeños capitalistas que invierten su dinero, adquirido á fuerza de grandes ahorros, en pequeñas propiedades. Y por otra parte, es un asunto que no demandará al erario público un solo centésimo. Sería una ley análoga á la existente con respecto á la formación de barrios.

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿Hace moción en el sentido de que se trate en la presente sesión?

SEÑOR ROSSI. — Sí, señor.

SEÑOR PRESIDENTE. — Léase nuevamente la parte dispositiva de la moción del señor Intendente de Canelones.

(*Se lee*).

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — Estoy de acuerdo con el Ingeniero García en que se aplaze la resolución de este asunto para el próximo Congreso, porque así, á la ligera, en la simple lectura que se ha efectuado, se ven ciertos defectos de forma que sería necesario modificar. Por ejemplo: no hay por qué determinar que los caminos tengan que ser paralelos y equidistantes; las condiciones topográficas del terreno decidirán. El ancho tampoco es necesario que sea de 17 metros. Existió una razón para determinarlo así cuando las medidas se tomaban por vara. Hoy, con el sistema métrico decimal, no hay razón alguna para que sean de 17 y no de 20, 15 ó 10. Las autoridades encargadas de dictaminar en este asunto tampoco me parecen las más competentes. Creo que debe ser una cuestión del resorte administrativo central, para tomar con más seguridad una buena resolución.

Así es que antes de resolver este asunto á la ligera, encuentro preferible que sea pasado á la Comisión Permanente.

(*Apoyados*).

SEÑOR PRESIDENTE. — Se va á votar.

Si se pasa el proyecto del señor Intendente de Canelones á la consideración de la Comisión Permanente.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Afirmativa*).

—El señor Ingeniero Teodoro Álvarez deseaba también comunicar un proyecto que tiene referencia con un asunto que se discutió en la sesión pasada.

Léase.

(*Se lee*):

“Señor Presidente del Congreso de Vialidad, doctor Juan Carlos Blanco Acevedo.

Señor Presidente:

La interesante discusión motivada en la sesión anterior por la moción presentada por el señor Oliveres, referente al cierre y desviación de los caminos, me ha inducido á referir un caso concreto que paso á exponer y que viene en apoyo de los perjuicios que pueden ocasionarse, en circunstancias determinadas, por la interrupción del camino, como bien lo expresó el Ingeniero Arturo Rodríguez, al indicar la modificación á la proposición radical, que se había hecho por uno de los Congresales; expresando dicho Ingeniero que era necesario abrir comunicaciones cuando se tratara del acceso á las estaciones de los ferrocarriles existentes ó de las nuevas líneas que se construyeran. Yo considero, á mi vez, que hay otros casos en que la apertura de caminos debe realizarse á la brevedad posible, y es cuando se trate del acceso á los puentes y carreteras recientemente construídas, ó bien á otros parajes que el bien público lo reclame, para que el mayor número de personas puedan utilizar esas vías de progreso. El caso que paso á relatar y que servirá de fundamento á la moción que propondré, es el siguiente: en el río Santa Lucía Grande, á inmediaciones del Paso de Pache, se ha librado al servicio público, hace muy poco tiempo, un hermoso puente carretero, tal vez de los más valiosos de ese género que se han construído en el país, puente que pone en comunicación á los departamentos de Canelones y Florida. La carretera que arranca de dicho puente en dirección á la ciudad de Florida, ha sido desviada desde su principio, en dirección divergente con el antiguo camino departamental, que también conduce á la misma ciudad por el Paso de Ceferino del río Santa Lucía Chico; desviación que habrá sido exigida seguramente por las resultancias de los estudios científicos de la Inspección Técnica Regional, que impuso ese nuevo derrotero. Ahora bien, señor Presidente, algunos propietarios de los predios que cruza dicha carretera, en una extensión de más de doce kilómetros á partir del citado puente, han construído alambrados interpuestos entre la carretera y el camino departamental, poblado este último, no solamente de progresistas es-

tancieros, sino también de numerosos agricultores, constituídos ya en pequeños centros agrícolas. Cosa análoga ocurre del lado opuesto con los vecinos que se hallan hacia el otro camino del Paso de Cuello, interceptados por los alambrados de las propiedades circunvecinas. Todo este vecindario, para llegar al puente mencionado, se ve en la necesidad de tener que solicitar muy cortesmente de los propietarios, para ser atendidos, las llaves de los candados de las porteras, que guardan en sus casas más ó menos lejanas del lugar, y que sólo con su beneplácito se pueden abrir. Vecindario que, por el hecho de habitar los antiguos caminos, tiene que transitar todavía por rutas y cañadas barrosas, arroyos sin alcantarillas y ríos sin puentes; experimentando, como se comprende, los suplicios de Tántalo, al contemplar á corta distancia, sin poderlas alcanzar, las niveladas rutas y los soberbios puentes, obras magnas de la ingeniería civil, que en el departamento á que me refiero hacen honor á los ingenieros nacionales que aplicaron á ellas sus conocimientos, sus energías y su clara inteligencia. La exposición que acabo de hacer no envuelve cargo alguno, así lo declaro, para la Intendencia Departamental, pues el señor Intendente me merece un alto concepto y sé que está animado de los mejores propósitos para corregir esas irregularidades, quizá extrañas á su actuación. Son hechos resultantes, á mi juicio, de las nuevas corrientes del progreso de nuestra vialidad que, á pesar de todo lo que se diga, en su marcha continua y relativamente rápida, va transformando de una manera estable, la faz del tránsito nacional, sin permitir que se puedan armonizar de inmediato las transformaciones que se operan. Como probablemente un caso análogo al citado puede ocurrir, si no ha ocurrido ya, en otros departamentos donde las exigencias hagan desviar los rumbos de los caminos; creyendo interpretar el sentir de la mayoría de esta Asamblea, y considerando que se debe propender á que el mayor número de contribuyentes y ciudadanos puedan manifestar de él los beneficios que el Estado nos ofrece en sus diferentes manifestaciones, como acto de equidad y justicia, pediría á los distinguidos Congressales, acompañaran con sus votos las siguientes conclusiones:

El Congreso de Vialidad considera que deben abrirse, donde sea necesario, caminos vecinales de acceso á las carreteras y

puentes construídos, así como á las estaciones de las vías férreas, contemplando las verdaderas necesidades y subsanando todos los obstáculos que impidan las libres y buenas comunicaciones”.

Teodoro Alvarez,

Delegado de la Asociación Rural del Uruguay.

SEÑOR PRESIDENTE. — Está á consideración.

SEÑOR PRADERI. — Un ejemplo parecido al que cita el señor Álvarez, y bien significativo: en el Departamento de Soriano, sobre el río San Salvador, en el camino que va de Mercedes á Dolores, hay un importante puente; pero tres colonias, llamadas “Paraguay”, “Águila” y “Corralito” y una extensa región agrícola, no pueden hacer uso de él para el transporte de sus productos, porque se ha cerrado el camino que pertenecía á una estancia arrendada por el general Pablo Galarza. Como consecuencia de este estado de cosas, centenares de familias deben enviar sus carretas semi-cargadas, porque de otra manera no pasarían, por el Paso de Ramos, donde existe un gran médano que dificulta y encarece el tránsito.

SEÑOR MILÁNS. — Refiriéndome á lo que acaba de decir el señor Praderi, que es perfectamente exacto, debo hacer presente que la Intendencia de Soriano ya corrió los trámites necesarios para abrir el camino de que se habla, y que si no ha sido abierto hasta la fecha es por demoras de la Administración Pública, pues el asunto está á la consideración del Ministerio hace mucho tiempo.

El camino que se dice cerrado, no se ha podido probar que lo fuera desde hace algún tiempo: se ha tramitado mucho, se ha investigado en los archivos y no se ha encontrado ningún dato que pueda demostrar con exactitud que el camino haya existido; pero los interesados cedieron todas las parcelas necesarias para abrir el camino á que se refiere el señor Congresal, faltando solamente un vecino que con una pequeña propiedad corta el camino y no quiso ceder la parte correspondiente, á pesar de habersele propuesto comprarla y pagar el precio del alambrado. En ese estado fué que vino al Ministerio para su resolución, y es lo único que falta para que el camino se abra al tránsito público; pero hasta la fecha no ha habido resolución.

Quería explicar esto para que se viera que se ha querido corregir el mal.

SEÑOR AROCENA. — Yo creo que la primer moción recibirá tal vez la unanimidad de votos del Congreso; pero la segunda es tal vez discutir lo mismo que se discutió en la sesión anterior, porque si las cosas están mal, se resolvió que se tuvieran en cuenta todas las manifestaciones hechas en el Congreso para corregirlas, y si están bien, ya se cumple la segunda moción del señor Álvarez, que es esa que establece que el mayor número de vecinos dé su voto también, para que pueda realizarse el cierre de los caminos.

Por consiguiente, yo propondría que se suprimiera la segunda moción y se aprobara la primera.

(Apoyados).

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — Yo no tengo inconveniente, señor Presidente, en retirar la segunda moción que he hecho, para facilitar la resolución del asunto.

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no hay observación, se va á votar.

Si se aprueba la primera moción del señor Ingeniero Álvarez.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(Afirmativa).

— Si no hay inconveniente, se da por retirada la segunda moción.

La Mesa manifiesta, con respecto á las palabras pronunciadas por el señor Delegado Arocena, que conceptúa que aunque no se ha llegado, á propósito del cierre de caminos, á una fórmula concreta, que exprese un voto del Congreso, cree que ha sido de gran utilidad el debate sobre este punto, porque los pareceres se han manifestado más ó menos unánimemente en una tendencia; y que después de haber oído á tantas personas autorizadas, las autoridades encargadas de permitir ó no el cierre de caminos van á proceder todavía con mayor cautela de la que han procedido antes; y al decir las autoridades, me doy el primero como comprendido, pues si antes de la discusión que aquí se ha suscitado he leído una sola vez los expedientes relativos á cierres de caminos, ahora los leeré dos veces, porque me he dado cuenta de que el asunto tiene una importancia que realmente yo mismo tal vez no apreciaba exactamente. Y esto prueba una vez más las ventajas de cambiar ideas sobre estos temas de utilidad pública.

—Se va á dar lectura de un asunto presentado por el señor Cañizas.

(Se lee lo siguiente):

“Señor Presidente:

En la última sesión el Congreso votó la siguiente moción que pertenece al ilustrado Ingeniero señor Benavides: “El Congreso expresa el deseo de que los Poderes Públicos pres-ten la mayor dedicación posible al mejoramiento de los ríos y arroyos, para adecuarlos al transporte económico de la producción, por medio de la navegación interior.”

Se comprende, señor Presidente, que si existe interés en mejorar los ríos y arroyos para hacerlos navegables, mayor aún debe ser el interés porque se utilicen los espacios navegables que reporten alguna utilidad.

Es respondiendo á esa tendencia práctica, realizable de inmediato, que formulé días pasados moción para que se utilizara lo que la misma naturaleza nos ofrece con la navegabilidad del Uruguay y Arapey para poner en comunicación á dos pueblos aislados, Constitución y Belén, con la costa argentina y con el Ferrocarril Noroeste del Uruguay.

Y respondiendo á esa misma tendencia práctica á que acabo de referirme, mociono hoy para que el Congreso solicite el concurso de los Poderes Públicos á fin de que de acuerdo con la Empresa del Ferrocarril Central se prolongue la comunicación por vía fluvial del ramal del ferrocarril que partiendo de esta capital llega á Mercedes y de ahí seguirá por el río Negro hasta su embocadura, y subiendo por el río Uruguay hasta el Salto.

La importancia de esta comunicación mixta desde la capital con los puertos del Salto, Paysandú y Río Negro, es tan evidente que rompe los ojos.

En la actualidad existen dos medios de comunicación directos con Salto, Paysandú y Fray Bentos: la navegación fluvial y la vía férrea.

La navegación, por haber llegado á monopolizarla casi, una poderosa empresa particular, es cara y algo deficiente.

La comunicación por vía férrea tiene que ser forzosamente más cara que por vía fluvial y en nuestro caso tenemos la agravante de que la comunicación por ferrocarril la efectúan dos empresas: la Central y el Midland.

Establecida la vía mixta que pongo á consideración de este Congreso, es natural que no podrá competir con la navegación fluvial directa, pero puede competir con la vía férrea directa, porque más de la mitad del trayecto se recorrerá con embarcaciones cuyo costo comparado con el de la vía férrea equivalente es infinitamente menor.

Mociono, pues, para que el Congreso adhiera á este deseo que lo considero de fácil realización siempre que la Empresa del Ferrocarril Central no esté impedida de realizar esa obra por algún convenio con el Ferrocarril Midland.

Manuel Cañizas."

—Se va á dar cuenta de otro trabajo presentado por varios Congressales.

Léase.

(*Se lee*):

“Señor Presidente:

Además de las conclusiones á que con arreglo á su programa debe llegar este Congreso, entendemos y hemos visto con agrado que pueden tratarse en él todos los temas que tiendan á la realización del vasto problema de la vialidad y hasta creemos que debe dárseles atención preferente á las proposiciones que tienen por objeto la próxima realización de algunas de las obras de vialidad que ya están empezadas.

La Sub-Comisión que tuvo á su cargo uno de los temas que debieron tratarse en la sesión del 8 de Octubre, hizo resaltar la tendencia moderna hacia la vialidad fluvial y por medio de los ferrocarriles, con preferencia á la construcción de los grandes caminos nacionales y sin que esta preferencia importe, como se comprende, descuidar los caminos que ponen en comunicación con los puertos, colonias, estaciones de ferrocarril, pueblos, etc.

Entre las obras ferroviarias ya empezadas y que han tropezado con tan serias dificultades, al punto que en la actualidad se hallan interrumpidas, está la del Ferrocarril Panamericano que partiendo de la Colonia debe llegar á San Luis.

La Empresa del Panamericano ha tomado sobre sí tres trabajos de elevadísimo costo: la construcción del ferrocarril,

la del puerto de la Colonia, y la colonización de importantes fracciones de tierra que se destinarán á la agricultura.

Esos trabajos, según contrato, se han dividido en dos secciones: la primera abarca la zona comprendida entre la Colonia y Durazno, y la segunda entre este último punto y San Luis.

La primera sección debía estar terminada dentro de dos años á contar desde el 20 de Octubre de 1911 y la segunda sección á los cuatro años de esa misma fecha.

Si el plazo no ha sido prorrogado, la Empresa Panamericana tendría que terminar la primera sección el 20 del corriente mes.

Esas obras apenas están por completarse en el trayecto del Durazno á Trinidad, y esa misma sección ha sido interrumpida varias veces y en la actualidad está paralizada.

El numeroso vecindario de las importantes zonas que debe atravesar el Panamericano, en vez de ver aproximarse el momento de la realización del proyecto del malogrado Ingeniero don Juan José Castro, presiente que estas interrupciones, estas demoras, van tomando un carácter de persistencia tal que muchos temen que quede paralizado por mucho tiempo.

Entre los que más se han preocupado recientemente, están los vecinos del Departamento de Flores, que creían ya un hecho de inmediata realización la comunicación de su capital con la del Durazno por medio del riel—y al ver que una vez más se les escapa esa bella ilusión han realizado múltiples gestiones, por intermedio de la Sociedad Fomento de Flores, para que por lo menos se obligue á la empresa á que libre al servicio público, á la mayor brevedad, la línea del Durazno á Trinidad.

Como miembros de este primer Congreso y secundando los anhelos de todos, mocionamos para que se gestione de los Poderes Públicos y de la Empresa del Ferrocarril Panamericano la adopción de resoluciones tendientes á cumplir el contrato de construcción del Puerto de la Colonia y de la línea férrea hasta San Luis,—considerando como de urgente necesidad la terminación del trayecto que separa á las capitales de Flores y Durazno.

Martín E. Menditeguy.—*Manuel Cañizas.*—

Felipe Suárez, Intendente de Colonia.—

Felipe H. Ortiz.—*Julio M. Sánchez,* Intendente de Flores.”

—Dado el carácter de estos dos asuntos, que se refieren á obras concretas, me parece más bien que el Ministerio de Obras Públicas los tenga en cuenta.

(*Apoyados*).

—De manera que si no hay oposición por parte del Congreso, así se hará.

SEÑOR CAPURRO. — Yo lo único que pido es que no pase la primera, la relativa á los caminos económicos. El señor Katzenstein está empeñado en que la Dirección de Vialidad ó sus ingenieros, no se han preocupado de hacer caminos económicos; y la razón yo creo que es esta: el señor Ingeniero Katzenstein ha estado ocupado en la construcción de la primera carretera que hizo el Estado, y que por diversas razones salió un poco cara; pero de entonces á aquí se han introducido infinidad de modificaciones...

SEÑOR RODRÍGUEZ (A. V.)—La primera carretera no salió cara.

SEÑOR CAPURRO. — ...Seguramente es por eso que el señor Delegado insiste en que se economice en la construcción de las carreteras; pero es que ya se han hecho grandes modificaciones al respecto y, si se quiere, puedo suministrar datos exactos al respecto.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A. V.) — Hay un pequeño detalle que me interesa rectificar, porque se toman versiones taquigráficas de estas sesiones, y el señor Capurro acaba de hacer una afirmación tal vez á la ligera.

La primera carretera que hizo el Estado no costó cara: no se ha podido hacer, ni se hará otra al precio que costó aquella.

Habiendo sido yo el que estuvo á cargo de la construcción de la primera carretera, puedo informar respecto á su precio, que fué de 7 pesos el metro, ó sean 7.000 pesos el kilómetro, — precio que no se pudo alcanzar después, — con 10 metros de ancho y 7 metros de zona afirmada; y hoy se hacen de 9 metros, con 6 metros de zona afirmada, á 12, 14 y más pesos el metro.

De manera que como el señor Capurro ha hecho seguramente una afirmación á la ligera, no quiero que quede sin contestación.

SEÑOR CAPURRO. — Yo lamento tener que entrar en esta clase de discusiones; pero tengo que decir que á los dos años hemos tenido que recargar toda la carretera, gastando 3 pesos más por metro lineal.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A. V.) — Como todas las carreteras; como sucedió también con la carretera hecha por el señor Katzenstein en Pando y la de Canelones también. El que se haya hecho el recargo de la carretera, no quiere decir nada, porque se recargan todas las carreteras.

SEÑOR CAPURRO. — Yo pediría que se votara.

SEÑOR PRESIDENTE. — Se ruega á los señores Congresales que no hagan diálogos, porque se hace más difícil la discusión.

SEÑOR KATZENSTEIN. — Siento sobre manera, señor Presidente, de que sin quererlo haya dado motivo, para que mi actitud se interpretase como una crítica de los trabajos llevados á cabo por la Dirección de Vialidad.

Ya he puesto en claro este punto en una sesión anterior, cuando reconocí que la Dirección de Vialidad construye en la actualidad caminos económicos, y cuando expresaba mi opinión en cuanto á la conveniencia de ejecutarlos cerca de los centros de población.

Mi moción presente tampoco encierra tal pretendida crítica. Al presentarla he querido únicamente someter á la discusión del Congreso las formas actualmente en vigor para la ejecución de tales obras que son por administración ó por empresas, y deseaba que una vez emitidas las opiniones, el Congreso se pronunciase sobre la conveniencia eventual de aconsejar que se adopte en ciertos casos especiales para la ejecución de estas obras la forma de administración mixta.

Repito, pues, que ni he querido ejercer una crítica sobre lo hecho, ni tampoco he querido pretender haber inventado algo nuevo, — tratándose, — como ya he dicho, de cosas elementales, y ya bastante conocidas.

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿El señor Katzenstein aceptaría que pasara á la Mesa Permanente el estudio de los informes que ha traído al Congreso referentes á la construcción de caminos?

SEÑOR KATZENSTEIN. — Perfectamente.

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — Yo creo que ni aun así debería pasar esa moción á la Comisión Permanente, porque entiendo que es más del resorte técnico, exclusivamente técnico del Ingeniero, que no del Congreso de Vialidad constituido en la forma en que lo está actualmente.

El modo de ejecución de obras se está estudiando, se estudia y se han hecho varios ensayos; á tal punto, que hay

obras llevadas en toda forma: unas por empresas, otras por administración y otras por contratos parciales, vienen á llegar á la forma que indica el señor Ingeniero Katzenstein.

Yo creo que en el Congreso de Vialidad actual deben estudiarse las cuestiones en general, sin entrar á los detalles técnicos; si fuera así, nosotros presentaríamos muchas modificaciones que, realmente, creo que no son pertinentes ahora.

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿Formula alguna moción?

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — Para que no pase á la Comisión Permanente.

SEÑOR PRESIDENTE. — Se podría dar entonces otra forma á la moción: no para que no pase á la Comisión, sino...

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — Yo me refiero á la moción en ese sentido.

SEÑOR KATZENSTEIN. — Yo retiro mi moción si hay dificultades para encontrar una fórmula.

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿Retira la fórmula?

SEÑOR KATZENSTEIN. — Sí, señor.

SEÑOR AROCENA. — De acuerdo con lo manifestado por el señor Presidente yo creo que podrían conciliarse las cosas en esta forma: no aceptar la moción presentada por el señor Katzenstein, sino decir simplemente que el Congreso considera conveniente que la Comisión Permanente estudie los medios mejores de contratación de obras, en general, y se tendrán en cuenta las opiniones manifestadas. De esa manera llenamos el objeto del mocionante y del Congreso también, porque no hay duda que tiene interés un método de contratación de obras.

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — En ese caso se formula el deseo de que se ejecute una cosa que está ejecutándose. Ese es el interés que tengo yo, de que no haya redundancia. Si fuera nuevo, si fuera algo que nosotros no conociéramos, me explico. lo aceptaría muy gustoso; pero se han hecho toda clase de ensayos; nunca se toma una obra en determinada forma, en un tipo.

SEÑOR PRESIDENTE. — El señor Katzenstein, autor de la moción, la ha retirado, dejando en pie solamente el informe que ha producido. De manera que la moción del señor Ingeniero Álvarez Cortés ya no tiene objeto. Queda solamente la moción del señor Ingeniero Arocena.

Se va á votar.

Léase.

(*Se lee*):

“El Congreso estima conveniente que la Comisión Permanente estudie á fin de buscar fórmulas sobre la mejor forma de contratación de obras”.

SEÑOR AROCENA. — Podría agregarse: “teniendo en cuenta los estudios ya realizados”.

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — Pero si ya se dice.

SEÑOR GARCÍA. — Yo creo que no hay necesidad de votar esa moción. No es posible estudiar un sistema con carácter permanente. Hemos discutido mucho sobre cuál es el sistema que conviene más para la contratación de las obras; en algunos casos convendrá contratar, y en otros casos convendrá hacer las obras por administración.

SEÑOR AROCENA. — Y eso lo declarará la Comisión.

SEÑOR GARCÍA. — Ya sabemos eso: se hace aquí y en todas partes del mundo; no hay nada que estudiar sobre la cuestión; se ha dicho todo lo que hay que decir; es una cuestión perfectamente innocua. En ninguna parte se va á hacer otra cosa distinta, y no será la Comisión Permanente quien la haga, será la Administración Pública.

SEÑOR ESCUDERO. — Desde que el mocionante ha retirado su moción, me parece que no hay lugar á discutir esto.

SEÑOR PRESIDENTE. — Pero hay una moción nueva formulada por el señor Arocena, que es la que se está discutiendo.

SEÑOR ESCUDERO. — Sería un asunto nuevo, entonces.

SEÑOR PRESIDENTE. — Ahora, si el señor Arocena retira la moción, entonces se continuará la orden del día.

SEÑOR AROCENA. — Yo no tengo inconveniente en retirarla, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE. — Yo formulo esa indicación al señor Delegado, por el hecho de reposar su moción sobre la del señor Delegado Katzenstein, que la ha retirado.

SEÑOR AROCENA. — Precisamente; pero quiero dejar constancia sobre lo siguiente: que no hay que estudiar, se dice, los medios de contratación y que todo lo pueden hacer los ingenieros. Yo niego eso: es un error; los medios de contratación de las obras del puerto no fueron precisamente estudiados por los ingenieros; hubo una Comisión Especial — como va á ser la Permanente — que determinó cuál era el mejor medio de contratación de las obras del puerto.

Así es que no creo que estaría demás que la Comisión Permanente informara á la Oficina de Vialidad y á todos los ingenieros, para ver cuál es el medio ó los medios mejores. Pero yo retiro mi moción; no hay interés ninguno en que pase.

SEÑOR GARCÍA. — Yo no he dicho que los ingenieros deben manifestar en qué forma se harán las obras: he dicho que es una cuestión que compete á los Poderes Públicos, á la Administración Pública, que no puede dejar delegada esta función á una Comisión Permanente.

SEÑOR PRESIDENTE. — Habiendo terminado este punto, se va á considerar la segunda moción del señor Katzenstein, relativa al empleo de camiones y automóviles.

Si el Congreso desea tratarla ahora, ó que esa moción pase á la Comisión Permanente...

SEÑOR KATZENSTEIN. — Es igual.

SEÑOR DÍAZ. — Me parece que es un punto del que no debe ocuparse el Congreso. Se trata de monopolios, no están comprendidos en el programa. Tendríamos que entrar á discutir las ideas que cada uno tenga al respecto é insisto en que está fuera de programa del Congreso el decidir si el Estado debe organizar el servicio de camiones por el estilo del de autobuses.

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿El señor Delegado Díaz hace moción en el sentido de que pase á Comisión?

SEÑOR DÍAZ. — Nó, señor; de que no pase, porque considero que no es asunto del resorte del Congreso.

SEÑOR PRESIDENTE. — Entonces, está á consideración la moción formulada por el señor Díaz.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A. V.) — Pero el señor Delegado Díaz se refiere á otro punto: la cuestión de los camiones es otro punto.

SEÑOR PRESIDENTE. — La Mesa ya había expresado que consideraba terminado el punto suscitado por la primera moción del señor Katzenstein, con el retiro de la moción de este Delegado y el de la moción del señor Arocena, y que se entraba á discutir la segunda moción referente al empleo de camiones y automóviles.

SEÑOR DÍAZ. — Es presumible que habiendo caminos habrá camiones. Nosotros no vamos á entrar á discutir aquí lo que le conviene al Estado en materia de monopolios. Que se ha-

gan caminos para mandar camiones, me explico, pero que nosotros determinemos que debe ser por cuenta del Estado ó de particulares, me parece que no es asunto que deba tratar el Congreso.

SEÑOR GARCÍA. — Yo estoy completamente de acuerdo con lo manifestado por el señor Díaz.

SEÑOR PRADERI. — Puesto que el señor Díaz ha citado los autobuses, yo voy á citar el tren renard, ó forma parecida, que se usa en zonas agrícolas donde el ferrocarril ó los medios de transporte no son utilizados; y creo que puede adoptarse la moción sacando las palabras “del Estado ó empresas”, etc., y diciendo simplemente que se estudie sobre los mejores medios de transporte.

(Apoyados).

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿Formula alguna moción en ese sentido?...

SEÑOR DÍAZ. — Yo no digo que no se utilicen camiones; lo que digo es que el Estado no debe ser empresario de camiones.

Yo creo que el Congreso no debe ocuparse de eso, porque el Congreso no ha sido llamado para eso: ha sido llamado para hacer caminos y no camiones. Considero que eso está fuera del programa.

SEÑOR PRADERI. — Muchas cosas están fuera del programa.

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿El señor Delegado Praderi ha hecho alguna moción modificando la del señor Katzenstein?

SEÑOR PRADERI. — Es la misma moción del señor Katzenstein, sacándole la intervención del Estado: que se estudie la posibilidad de implantar servicio de camiones donde por falta de ferrocarriles, etc., sean necesarios.

SEÑOR DÍAZ. — Que se ponga “medios de transporte”, estoy de acuerdo.

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — Yo lamento tener que tomar la palabra para oponerme siempre á las mociones del señor Katzenstein; pero veo que á seguir á este paso, le vamos á acumular una cantidad tal de material á la Comisión Permanente, que ni aún reuniéndose dentro de cuatro años podrá dar cumplimiento á su cometido.

(Apoyados).

— Si nosotros diéramos preferencia á esto, será necesario introducir, no sólo los camiones, sino los autos, el personal

de servicio con más ó menos elementos, las carretas tiradas por bueyes ó caballerías, las motocicletas, y quién sabe si no llegamos hasta los patines. De modo que no creo que sea posible eso.

Yo entiendo que el objeto de este Congreso ha sido implantar las normas generales para la vialidad, y nunca entrar en esos detalles.

SEÑOR KATZENTEIN. — Voy á contestar al señor Díaz, que afirmó que este asunto estaría fuera de programa. Yo creo que no está fuera del programa buscar recursos para pagar los intereses y amortización; y, tratándose de cuestiones económicas, de impuestos, no se trata ni de bicicletas, ni de automóviles, ni de patines, sino que se trata de formar un fondo para poder pagar, en forma fácil, en ciertos casos, los servicios de amortización del capital; y en esta forma, tratar la parte económica es algo que no está fuera del programa del Congreso.

De manera que no es un impuesto: es una combinación que permite, en ciertos casos, al Estado, pagar en forma fácil ese servicio.

SEÑOR PRADERI. — Yo voy á retirar, entonces, mi moción porque, desde ese punto de vista, yo no la he considerado.

SEÑOR DÍAZ. — Es claro: así vamos al monopolio.

SEÑOR PRADERI. — Pero ya que se ha hablado de patines, de automóviles y de carretas, debe recordarse, que, de un tiempo á esta parte, para que las carretas actuales no destruyan los caminos, se les subió la patente, y no se tiene en cuenta que no puede pasar otra clase de vehículos; que, entonces, el día que haya carreteras, podrán pasar camiones ú otros vehículos.

SEÑOR PRESIDENTE. — Se va á votar.

SEÑOR PRADERI. — Yo retiro mi moción.

SEÑOR PRESIDENTE. — La moción única que queda es la moción del señor Katzenstein.

Léase.

(*Se lee*):

“El Congreso expresa el deseo de que:

1. La Mesa Permanente estudie, — una vez llegado á conclusiones concretas respecto á la producción, en los varios departamentos como también respecto al tránsito existente y á esperarse en las vías de comunicación, — la posibilidad de encontrar en casos especiales una fuente de recursos en la ex-

plotación de camiones, administrados por el Estado ó por empresas particulares, con ó sin garantía del Estado.

2. Una vez estudiado y formalizado, sea sometido á la consideración de los Poderes Públicos para ser llevado á la práctica”.

—Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Negativa*).

—Va á darse cuenta de una comunicación recibida del señor José Lois, Intendente del Departamento de Minas.

(*Se lee*):

“Señor Presidente:

Refiriéndome al primero de los temas que están á la orden del día, debo empezar por declarar que, á mi juicio, el concurso prestado á las Comunas por las Inspecciones Técnicas Departamentales ha sido de proficuos resultados para la vialidad general y aun para otros servicios de la Administración Pública, pues debido á sus consejos científicos, á la preparación de personal, y á la intervención directa de esas inspecciones en diversidad de obras relacionadas con la seguridad, con la higiene, con el ornato, etc., estas mejoras han recibido un impulso bastante apreciable. — Aquí mismo, en este Congreso, hay ingenieros que, en distintos departamentos, actuaron en calidad de jefes de esas oficinas, constándome que han ejecutado obras edilicias que constituyen un timbre de honor para ellos y para la Universidad que nos ha venido á proporcionar esos elementos científicos.

Sin embargo, señor Presidente, opino que esos beneficios pueden multiplicarse en lo sucesivo, fácilmente, con sólo disponer que las Inspecciones Técnicas Departamentales dependan directamente de las Intendencias Municipales, pues es hasta por demás sabido que la falta de esta dependencia ha sido y es aún la causa de multitud de conflictos originados entre las autoridades municipales y las referidas inspecciones.

La idea de que las Inspecciones Técnicas Departamentales deben depender de la autoridad ejecutiva municipal no es nueva para mí, pues así que empecé á actuar en el Departamento de Minas, la expuse en el plan de reformas que se hizo en aquel entonces, incluyendo esa Oficina en el proyecto de presupuesto, bajo la denominación de Inspección Científica

Municipal. — Ese proyecto fué rechazado, en esa parte, por el Cuerpo Legislativo, después de una manifestación desfavorable de la Comisión de Presupuesto de la Honorable Cámara de Representantes, la que no expuso otra razón para oponerse que el asombro que la innovación propuesta le causara. — Pero si la Honorable Comisión no tuvo más argumento que el de declararse asombrada por la modificación que se perseguía, yo, señor Presidente, y estoy seguro que conmigo, casi todos mis colegas y ediles del país, podría citar motivos poderosos para fundar mi opinión.

Teóricamente podrá llegar á sostenerse que el régimen actual de las inspecciones es inmejorable; pero puedo afirmar al Congreso que los resultados obtenidos en la práctica demuestran que, no sólo cabe la modificación, sino que es absolutamente necesaria, y aunque para abonar este aserto de una manera convincente tendría que referir una serie interminable de hechos é incorrecciones que impiden ó dificultan á las intendencias el desarrollo de su acción en materia de vialidad, creo que no es este el momento de concretar cargos.

Para llegar á la conclusión que voy á proponer, me parece que le bastaría saber al Congreso que mientras las Inspecciones Técnicas no dependan directamente de la autoridad ejecutiva municipal, ésta tendría que estar supeditada á la voluntad de aquéllas ó de lo contrario las intendencias se verían en el caso de mantener frecuentes conflictos que redundan en perjuicio evidente de la administración municipal.

Y no se crea que hay prevención contra esas oficinas, pues opino que no es sólo la Inspección Técnica Departamental la que debe incorporarse al presupuesto de la Intendencia. Á mi juicio, también deben depender de ésta, aun cuando sólo sea administrativamente, todas las demás Inspecciones Departamentales.

Por otra parte, señor Presidente, yo no veo por qué razón esos organismos han de ser casi autónomos en toda la República, cuando en Montevideo, todo el personal científico que coopera en la labor municipal, depende del Intendente.

Tócame ahora hablar sobre el segundo tema que nos congrega hoy en este recinto.

Cuando se crearon las Intendencias Municipales, todo el

país, aun con la oposición ó el pesimismo de una parte de la prensa, creyó que el gran problema municipal quedaba definitivamente resuelto: todo el mundo supuso que los intendentes íbamos á transformar por completo el régimen edilicio en un brevísimo tiempo de actuación; pero aun cuando es cierto que las Intendencias Municipales han dado resultados benéficos en casi todas las ramas de la administración comunal, esos resultados podrían haber sido muy superiores, si tanto el Poder Ejecutivo como el Cuerpo Legislativo se hubieran preocupado seriamente del problema de la autonomía municipal; pero lejos de propender á esa autonomía, los Poderes Públicos han tratado, casi siempre, de restringirla dictando leyes y decretos que hacen de las municipalidades y de las intendencias, podría decirse, organismos autómatas.

Se ha hablado, en sesiones anteriores, de la manera de arbitrar recursos para la construcción y conservación de caminos y hasta se han proyectado nuevos impuestos con ese propósito gravando á las clases productoras de la campaña, y sin embargo, yo creo que esos recursos existen desde tiempo inmemorial; pero lo que sucede es que esos recursos en vez de aplicarse á mejoras del departamento que los produce, van en su casi totalidad á aumentar el Tesoro Nacional.

En todas partes del mundo, señor Presidente, la contribución territorial, los impuestos internos y otros arbitrios locales que las leyes nuestras mandan verter en las cajas de la Nación, son en su mayoría rentas municipales y las Comunas las aplican á las mejoras de sus municipios. — Aquí, en nuestro país, sucede todo lo contrario; el producto de cualquier arbitrio que se impone á sus habitantes, aunque grave á la producción local, es absorbido por el Estado.

Yo no soy localista, ni siquiera hijo del departamento que tengo el honor de representar; pero declaro que me apena ver cómo nuestros legisladores no se hayan preocupado aún de problema tan trascendental como éste.

Si las Juntas Económico-Administrativas hubieran podido disponer de las rentas que son de su exclusiva propiedad, por la naturaleza de su origen, y que no se vierten en sus cajas porque las leyes le han dado otro destino, tendríamos caminos, cloacas, aguas corrientes y muchísimas otras mejoras de que carecen todos los departamentos.

La falta de autonomía y la carencia de recursos munici-

pales son las dos únicas causas del atraso en que se encuentra nuestra campaña, la que produce, la que se sacrifica en la ruda labor y la que da vida á nuestra Nación con las innumerables riquezas que ella encierra.

En todas partes del mundo, las municipalidades tienen á su cargo los servicios de la asistencia pública, los del consumo en general, los de instrucción primaria, los de la vialidad, los de seguridad pública, etc., mientras que aquí con ese afán de centralización, de metropolitanismo, sucede todo lo contrario; las leyes y los decretos vienen día á día cercenando autoridad, disminuyendo rentas hasta dejar á las Juntas Económico-Administrativas en una situación tan anormal que su acción será completamente ineficaz en un futuro cercano.

Y es así, con ese espíritu metropolitano, como vemos decretos que les imponen el sometimiento de ordenanzas sanitarias á la aprobación del Inspector Departamental de Higiene, cuando por la índole de su cargo debiera ser éste el que las proyectara y las sometiera á la aprobación de la Municipalidad, y es así como vemos también leyes recientemente dictadas en las que se dispone que las Juntas paguen con dinero del pueblo el pavimento que corresponde al frente de las propiedades fiscales.

La renta de abasto que produce en Montevideo alrededor de medio millón de pesos, se vierte en la Caja Municipal y se aplica á mejoras edilicias, mientras que en campaña el producto de esa misma renta no sólo se la absorbe el Estado, sino que también, por la ley de presupuesto, la Intendencia debe pagar de su peculio el servicio y el personal de los Corrales de Abasto, que nada le producen.

Por lo que dejo expuesto, propongo las siguientes conclusiones:

- 1.^a Que hay conveniencia en que las Inspecciones Técnicas Departamentales dependan administrativamente de la autoridad ejecutiva municipal.
- 2.^a Que existe la necesidad imperiosa de que los Poderes Públicos estudien y resuelvan lo más brevemente posible el problema de la autonomía municipal.

Montevideo, Octubre 13 de 1913.

José Lois,

Intendente del Depto. de Minas.

SEÑOR PRESIDENTE. — Está á consideración del Congreso el documento que acaba de leerse.

SEÑOR CAPURRO. — Violentándome muchas veces, he tratado de no hacer uso de la palabra sino cuando he visto la necesidad de aclarar ciertos conceptos, y en los casos en que he creído deber dejar constancia de mi opinión contraria á algunas proposiciones que yo considero que atacaban principios muy discutibles; y así he procedido por dos razones inherentes, puede decirse, á mi situación de Director de Vialidad.

La primera de esas razones es porque considero que mi actuación principal aquí es la de oír, con el fin de atender, todas las indicaciones, todas las observaciones que la experiencia autoriza á expresar á las personas aquí presentes, que representan á los municipios y á las comisiones rurales, y las indicaciones de los colegas ajenos á los trabajos de vialidad.

Las primeras han emitido una porción de opiniones muy útiles y observaciones útiles, que deben tenerse en cuenta; en cuanto á los segundos — me refiero á una Comisión que presentó un proyecto — no puedo decir lo mismo á pesar de la nota de felicitación que se leyó el otro día.

Felizmente el Congreso, cuerdamente, aceptó las conclusiones innocuas, las que no tenían realmente trascendencia; pero rechazó una muy importante, la fundamental, que es la descentralización de la vialidad con la formación de las Comisiones de Caminos en campaña, que no tendrían más objeto que arrebatarles á las Juntas y á las intendencias una de las gestiones más importantes y más simpáticas que tienen á su cargo.

La otra razón es porque creo que si yo hubiera tenido algo importante, algo nuevo que decir, no hubiera esperado la celebración del Congreso para manifestarlo — otros eran mis deberes, y á ellos he tenido que ajustarme.

Son muchas las innovaciones que se han introducido en las obras de vialidad: mucho se ha mejorado; pero yo creo que no es el caso de que yo moleste la atención del Congreso haciendo una descripción larguísima de todo lo que se ha hecho, y de la evolución que han sufrido las obras públicas en el país desde hace unos cuantos años.

Ahora, en vista de la moción que hace el Intendente señor Lois, por el mismo carácter de Director de Vialidad, me veo obligado á hablar.

En los departamentos de campaña hay dos clases de intereses técnicos que atender, diremos así: intereses de carácter general ó nacional, é intereses de carácter particular ó local. Es claro que el ideal sería que esos intereses fueran atendidos por dos oficinas, una dependiente del Municipio, y la otra del Poder Ejecutivo; pero todos sabemos qué poderosísimas razones de orden económico nos impiden realizar ese ideal.

Ahora bien: dada la importancia de los intereses nacionales, y dada también la íntima relación que el actual orden de cosas establece entre las cuestiones de carácter local y las nacionales; si no por sus proyectos, diremos así, por la intervención que tiene el Poder Ejecutivo en ellas, yo no veo otra solución para la organización de las Inspecciones Técnicas, que la que actualmente tienen; esto es: dependientes del Poder Ejecutivo.

He oído muchas veces quejas respecto al funcionamiento de algunas Inspecciones Técnicas; y algunas, indudablemente, fundadas; pero hay que confesar que muchas veces también se han oído grandes elogios, y el mismo Intendente Lois lo acaba de manifestar.

Esto, ¿qué prueba? Prueba que no deben atribuirse á la organización de las Inspecciones Técnicas todos los defectos que hayan podido notarse: esos defectos han dependido en algunos casos de las condiciones personales de los ingenieros que han actuado al frente de esas Inspecciones Técnicas, y en otros no deben sino atribuirse á las condiciones personales de las autoridades administrativas, departamentales ó locales.

De manera, señor Presidente, que yo, por todas estas consideraciones, pido al Congreso que manifieste todas las observaciones que crea del caso, que se llame la atención sobre todos los defectos que hayan podido notarse en el funcionamiento de las Inspecciones Técnicas; pero que se abstenga de arribar á conclusiones respecto de su organización — á menos que se trate de emitir un voto — que yo compartiría también, y que exprese el deseo de que se mejore la actual organización de las Inspecciones Técnicas, en el sentido de deslindar con más precisión sus atribuciones para evitar los conflictos á que nos hemos referido; y reglamentar mejor sus cometidos, para conseguir que su acción sea más eficiente — y puedan así satisfacerse los justos deseos que se han expresado Nada más.

SEÑOR LOIS — Lamento no haber tenido la suerte de oír todo el discurso del señor Capurro; pero he entendido que el señor ingeniero se opone á la proposición formulada de que las Inspecciones Técnicas dependan de las Intendencias Municipales.

Hay ciertas cuestiones, ciertas deficiencias en el servicio de las Inspecciones Técnicas, que no es fácil trasladar á este recinto; pero voy á manifestar que una de las razones que tengo para formular esa proposición, es la de que el Intendente necesita, forzosamente, que el ingeniero de la Inspección Técnica, que es el único elemento científico de que puede disponer, lo asesore, á cada paso, no sobre las cuestiones de vialidad simplemente, sino sobre las demás cuestiones municipales en que es necesario el consejo científico — consejo que no lo evacúa muchas veces la Inspección Técnica manifestando que no tiene el deber de hacerlo.

Aparte de eso, es necesario que la Inspección Técnica esté bajo la vigilancia directa de un funcionario público que esté á su lado, porque no es posible, con el control que puede llevarse en la forma actual, saber si ese ingeniero cumple administrativamente, sin entrar á la parte técnica, con todos sus deberes.

De modo, pues, que, en resumen la Intendencia de Minas no se opone á que las Inspecciones Técnicas dependan *técnicamente* de la Dirección de Vialidad, sino que lo que quiere es que dependan administrativamente de las intendencias.

SEÑOR AROCENA. — El asunto que se somete á este Congreso, á mi juicio, reviste tal importancia, tal trascendencia para el país, que no me animaría á darle una concreta solución.

Pertenezco, señor Presidente, á una clase de ciudadanos del país que ha considerado esencial en él la autonomía municipal: soy de los elementos rurales del país; y es precisamente ese principio de la autonomía municipal el que nos ha unido en Congresos Rurales anuales; el que ha unido á las Juntas y á las sociedades rurales de todos los departamentos en el Congreso Rural anual. Es un principio, puede decirse fundamental, en los elementos rurales.

Por consiguiente, estaría de acuerdo en el sentido de la aspiración — diremos — de principios, en la cuestión que se promueve, en el fondo, en esta moción. Pero así como todos

los rurales nos encaminamos á ese ideal — porque es el verdadero ideal de esta República — no puedo desconocer que, sea por un motivo ó sea por otro, las leyes del país han en cierto modo retrocedido de esos principios.

Hace unos años vino una ley de Juntas, y en este recinto, en un Congreso Rural anual, fueron felicitados los Poderes Públicos que la trajeron, porque era un paso avanzado hacia ese ideal; pero últimamente por razones de mejor vigilancia administrativa, ó por razones de las que no estoy del todo enterado, porque no he actuado en ellas, se proyectaron las Intendencias; pero esas intendencias, señor Presidente, dependen también del Poder Ejecutivo á lo que se opuso también en este recinto el Congreso Rural.

Á mi juicio, para el ideal que anima á los rurales, es aquello un retroceso; pero como aquí no estamos tratando de afirmar ese ideal, que hoy sería imposible, sino que tratamos de hacer caminos y de mejorar los caminos, bastan las manifestaciones que se acaban de hacer para que los Poderes Públicos se aperciban de los deseos manifestados por el Congreso.

Las Intendencias dependen del Poder Ejecutivo, como dependen las Inspecciones Regionales del mismo Poder Ejecutivo; y yo entiendo, señor Presidente, — y en eso estoy de acuerdo con el señor Capurro — que mucho de bueno se está haciendo, y se hace, bajo ese régimen centralista; y como aquí no podemos modificar ese régimen centralista, y lo damos como por aceptado en el momento, yo creo que lo único que corresponde en este caso es que tanto las aspiraciones de la Oficina de Vialidad con sus buenas intenciones, como los intendentes con los buenos deseos que los animan para mejorar las respectivas localidades, se pusieran de acuerdo á fin de modificar en algo lo existente, de manera que no haya dualidades que estorben los trabajos y mejoras de la vialidad.

Por consiguiente, no estoy de acuerdo, tampoco, con la moción que presenta el Intendente de Minas, porque indudablemente sería difícil poderla concretar en un estudio determinado que mejorara la situación.

Así es que expreso esas manifestaciones, sin hacer moción ninguna, señor Presidente, porque me ha tomado de sorpresa el asunto.

He terminado.

SEÑOR CANESSA. — Voy á hacer moción para que el proyecto sometido al Congreso por el Intendente de Minas pase á estudio de la Comisión Permanente y, si fuera posible, con ampliaciones: que no sólo lo que ella pide se refiriese á las intendencias, sino que se hiciera extensivo á las Comisiones Auxiliares, y que esas Comisiones Auxiliares fueran nombradas por el voto de los vecinos, porque sería la manera de conseguir verdaderas Comisiones Auxiliares que se preocuparan de atender las necesidades á cuyas localidades perteneciesen y fueran á su vez un estímulo; porque el vecino, el único interesado en nombrar las personas que deban componer esas Comisiones Auxiliares que les presten verdaderos servicios, tendría que elegir á esos señores, que podrían ser reelectos nuevamente, ó no, si su comportamiento hubiera sido negativo á los intereses que hayan motivado su elección.

He dicho.

SEÑOR BALLESTEROS GALARZA. — Yo me voy á oponer á la moción del señor Delegado, porque no sería posible constituir una Comisión Auxiliar en algunas secciones de campaña: es difícilísimo nombrar una Comisión Auxiliar en las secciones de campaña; hay necesidad de interponer influencias para que los vecinos honestos vengán á componer esas comisiones. De manera que eso es imposible...

SEÑOR SÁNCHEZ. — Yo creo que nos vamos saliendo del asunto: se trata ya hasta de la forma de nombrar las Comisiones Auxiliares...

SEÑOR CANESSA. — Como una aspiración, así, en general.

SEÑOR BALLESTEROS GALARZA. — Esto será muy bueno y muy legítimo; pero no se arriba á nada práctico; y, por otra parte, no es posible que el Congreso de Vialidad llegue hasta esto, que son cuestiones de legislación.

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿Me permite el señor Intendente?

SEÑOR BALLESTEROS GALARZA. — Sí, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE. — Con respecto á esa manifestación de arribar á algo práctico, yo deseo hacer saber al Congreso que en el tema que estamos tratando hoy, la Mesa no tiene proposición concreta ninguna, porque conceptúa que arribar á algo práctico en este tema es, sencillamente, oír las diferentes opiniones que hay sobre las Inspecciones Técnicas Regionales y las Intendencias. De manera que si el debate llega ó no llega á concretar soluciones con respecto á una próxima

ley de vialidad, se habría adelantado mucho en sentido de haber oído un conjunto grande de opiniones que, rara vez, se oye en el mismo Cuerpo Legislativo.

SEÑOR SÁNCHEZ. — Perfectamente: alrededor del tema de las Inspecciones Técnicas Regionales, de su organización y de sus relaciones con las Intendencias, es muy legítimo que las opiniones de aquí puedan tener un resultado ulterior; pero no hasta el punto de que nos pongamos á hablar de las Comisiones Auxiliares, de la manera de constituir las, de sus relaciones con las Juntas. El tema es completamente distinto, y por más que se dé toda clase de opiniones alrededor de las Inspecciones Técnicas, no se llegará á concluir que ese otro tema esté encuadrado dentro de los temas del Congreso.

Es en ese sentido que me permitiría manifestar la conveniencia de volver al punto en discusión para terminar en alguna forma, ó continuar las opiniones respecto de él.

SEÑOR CANESSA. — Aun cuando á primera vista parezca que esa sería la cuestión, la moción que acabo de hacer yo entiendo que está tan íntimamente ligada, que forma un contexto tal entre el nombramiento de estas Comisiones Auxiliares autónomas, porque ellas se refieren á la cuestión económica que estamos tratando.

Además, y como este Congreso no va á resolver nada, yo he hecho moción para que pasara á la Comisión Permanente. Ella será la que se encargará de considerarla oportunamente de algún beneficio ó contraproducente, porque si á pretexto de que muchas cuestiones nos van á distraer mucho tiempo, con ese criterio, muchas cuestiones importantes se dejarían de tratar.

He dicho.

SEÑOR PRADERI. — Los componentes de este Congreso pueden dividirse en tres grupos técnicos: el Ministro de Obras Públicas, Intendentes y Delegados de las Asociaciones Rurales.

De las dos conclusiones presentadas yo creo que la primera no la pueden tomar en cuenta los Delegados de las Asociaciones Rurales, y correspondería, más que nada, oír á los mismos Intendentes y elementos del Ministerio de Obras Públicas; la segunda constituye esa aspiración nacional que, como lo ha dicho el señor Arocena, ha figurado, en primer

término, en todos los Congresos, porque eso llevaba la tendencia de permitir que todos los departamentos pudieran progresar y trabajar con más libertad, de acuerdo con sus necesidades.

De manera que en la primera conclusión — sea porque no están preparados los elementos existentes, ó por otros motivos — no podríamos realmente oír las opiniones de ellos, no obstante lo cual, siendo un tema de importancia, yo creo que debería pasar á la Comisión Permanente; y la segunda conclusión podría perfectamente votarse, porque todos estarían interesados en que se llevara á la práctica.

SEÑOR BURMESTER. — El señor Presidente acaba de exponer que con respecto al régimen de las Inspecciones Técnicas Regionales no había traído conclusión determinada, porque entendía que lo interesante era conocer las opiniones de los Delegados.

Precisamente con respecto á este tema, mis representados, desde Rivera, me transmitieron la conveniencia de dejar constancia de la necesidad de que cada departamento tuviera un Inspector Regional que atendiera las necesidades locales, porque ese ha sido, justamente, uno de los departamentos que más han sufrido por la falta de cooperación de la Inspección Técnica Regional, justificada — según su Director — por la ausencia de elementos, y por no disponer del personal suficiente para atender los trabajos, haciéndolos por medio de un ayudante, generalmente incompetente.

Como dije en una sesión anterior, por dos años consecutivos ha estado, puede decirse, totalmente abandonada la vialidad en esa región, teniendo no obstante fondos disponibles, y por sumas de importancia, sin poderles dar absolutamente ninguna aplicación.

Yo tuve oportunidad, en la Cámara de Diputados, al discutirse el presupuesto, de observar que era indispensable, en lo que se refería á las Inspecciones Técnicas Regionales, reaccionar en el sentido de aumentar su personal para dotar á cada departamento del que le era necesario, y aumentar, también, la remuneración, porque con los exiguos sueldos — por no decir miserables sueldos — que tenían en el presupuesto en ese momento, era imposible contar con elementos de preparación y de práctica para llenar ese cometido; que realmente resultaba una verdadera ruina para las Intendencias

el no tener personal competente, y que la Dirección Regional nada podía hacer si no contaba con compensaciones adecuadas para formar y conservar su personal. Sueldos de ciento cincuenta y doscientos pesos, señor Presidente, no pueden ser, ni una justa, ni una relativa retribución á técnicos á quienes debe exigírseles experiencias, cuando menos bien documentadas por sus hechos, para que al proyectar trabajos, al realizarlos y al dirigirlos, no cometan errores que se traducen en verdaderos perjuicios, más tarde, en la ejecución de las obras.

Y es en este sentido que creo que lo primero que debe contemplar el Poder Ejecutivo para mejorar y perfeccionar las altas funciones encomendadas á las Inspecciones Técnicas Regionales — que ya han producido tantos bienes — es aumentar su personal compensándolo debidamente; en una palabra, dotar á cada departamento del personal indispensable para que las Intendencias estén perfectamente atendidas en sus necesidades locales, á cada momento; y, al mismo tiempo, fijar compensaciones que permitan la entrada de elementos preparados que, por regla general, no ha podido conseguirse por la mala retribución, teniendo que utilizarse elementos de tercer orden.

He terminado.

SEÑOR PRESIDENTE. — Siendo una hora avanzada, mañana á las cinco continuaremos con la orden del día esta. Trataremos lo relativo á la última sesión, en la cual procederemos á leer algunas disposiciones adoptadas por el Ministerio con respecto á reglamento de carácter policial de caminos, etc., y se procederá á la clausura del presente Congreso.

Queda terminado el acto.

SÉPTIMA SESIÓN

13 de Octubre de 1913

PRESIDE EL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS

Orden del día:— Sesión de clausura.— Nombramiento de la Comisión Permanente.

SEÑOR PRESIDENTE. — Está abierto el acto.

Va á entrarse á la orden del día. Continúa la discusión sobre la organización actual de las Inspecciones Técnicas Regionales y de las Intendencias.

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — Indudablemente que la constitución actual de las Inspecciones Técnicas Regionales no es el *desiderátum* á que se debe llegar en materia administrativa, ni aun técnica — digamos así, — pero creo que es mucho mejor conservarlas tal como están, dentro de los recursos de que se dispone, que no introducir modificaciones en el sentido de las ya apuntadas.

Refiriéndome expresamente á la *me*ción del Intendente Lois, yo declaro que no participo de las ideas expresadas por él; y no participo de ellas, porque estimo que el Ingeniero de la Inspección Técnica Regional no necesita un control más directo y más inmediato que el que necesita el Intendente, por ejemplo, ó aun el Jefe Político — delegado del Ejecutivo en los departamentos.

No hay base ninguna para formar instituciones, ni para tener relaciones, diremos así comerciales, aun sociales, si no están ellas basadas en un cierto respeto que inspiren las personas que desempeñan las funciones. De modo que no veo por qué las Intendencias deben tener ese control inmediato sobre las Inspecciones Técnicas: es suficiente el que existe hoy día, puesto que ni las Inspecciones Técnicas, ni la Municipalidad, á su vez, puede trabajar la una sin el concurso de la otra. Es claro que si se pudiera disponer de dos funcionarios

para cada departamento, uno del resorte puramente municipal, y otro del resorte nacional, éste sería el *desiderátum*; ¿pero qué sucederá si nosotros cambiamos la constitución actual de las Inspecciones Técnicas? Que se invertirán las cosas y así como hoy los intendentes, por regla general, se quejan de que son descuidados sus asuntos departamentales, con la modificación propuesta será la Nación la que tendrá que quejarse de que se atiendan con preferencia las mejoras locales á las de interés nacional, y precisamente es esta una de las ventajas que le encuentro á la constitución de las Inspecciones Técnicas tal como está: que el ingeniero, desde que no depende directamente del círculo local, desde que se halla desligado de él, puede encarar las cosas con un criterio un poco más ecuánime, más desprovisto de todos los apasionamientos que trae consigo la dirección de los intereses inmediatos.

De modo que no pudiendo tener dos funcionarios, creo que debe conservarse tal como está hoy la organización. Sé que se presentan, conozco exactamente casos concretos, diremos así; pero ellos no son más que producto de una deficiencia de organización, debidos á los hombres mismos que llenan los puestos; y estas deficiencias se apuntarán lo mismo, si esos funcionarios dependen de las Intendencias ó si dependen, como actualmente del Poder Central Administrativo.

He terminado.

SEÑOR ORIQUE. — Puesto que parece que, con muy acertado criterio, el señor Presidente ha incluido este tema de la organización de las Inspecciones Técnicas, más bien con un fin informativo que con el de provocar declaraciones especiales del Congreso, á este respecto quizá no sea del todo inútil que yo exponga — como voy á hacerlo muy brevemente — la opinión que tengo al respecto formada durante mi actuación en la Intendencia de Cerro Largo.

Creo que la organización actual, suprimiéndole algunos defectos — que abrigo la seguridad de que no han escapado ya á las autoridades superiores jerárquicas y á los ingenieros de las altas Oficinas Técnicas, — es aceptable.

He tropezado con dificultades, en mis relaciones con la Inspección Técnica; pero no las atribuyo principalmente á la organización, sino — como lo han dicho ya los Congresales señores Capurro y Álvarez Cortés — más bien, á que aún no se cuenta con elementos que puedan llenar, de una manera com-

pletamente satisfactoria, el fin que se tuvo en cuenta al crear las Inspecciones Técnicas. Sobre todo, me parece que hay un inconveniente muy grande para descentralizar esas oficinas: y es que tienen un presupuesto muy crecido, para que lo puedan soportar las rentas municipales; y me parece que, por lo tanto, la descentralización podrá venir recién el día que la organización de los municipios sea completamente autónoma, en lo cual todavía no podemos pensar, por razones que no habría para qué explicar en este momento.

Nada más tenía que decir, señor Presidente.

SEÑOR ROSSI. — Como ya he tenido ocasión de manifestarlo al señor Ministro y empleados superiores del Ministerio de Obras Públicas, el señor Jefe de la Inspección Técnica Departamental de Canelones, Ingeniero don Francisco Rodríguez Torres, me merece el mejor de los conceptos, porque reúne todas las buenas cualidades que pueda tener un funcionario: condiciones de competencia, honestidad y actividad. Debo también dejar expresa constancia de que durante mi actuación, y durante la actuación de mi antecesor, no ha habido nunca la más mínima contrariedad con dicha repartición; pero esto no obsta para que haga conocer al Congreso algunas dificultades que podrían muy bien surgir con la actual organización de las Inspecciones Técnicas, dificultades que podrían muy bien subsanarse y evitarse en lo posible con un poco de buena voluntad de parte de las autoridades superiores.

Recientemente en la Sección Las Piedras, en el camino del Gigante, el vecindario se ofreció para hacer las reparaciones en tal camino, cuya erogación excedería seguramente de dos mil pesos: ese vecindario, en número de ochenta y tantas personas, concurre á la obra con elementos de trabajo, herramientas, etc., y en cinco días hizo lo que podría haber hecho una cuadrilla municipal en tres meses. Se trata de vecinos que tienen que ir á ese lugar de distancias más ó menos largas y que, por consiguiente, no podrían ir á almorzar á sus casas; y yo pregunto si sería justo que á ese vecindario, á esos vecinos que prestan su concurso desinteresado al Municipio, se les obligará á pagarse la manutención. Podría muy bien ocurrir que disponiendo el Intendente que á esos vecinos se les proporcionaran los alimentos necesarios, podría muy bien ocurrir — repito — que una Inspección Técnica se negara á certificar los comprobantes de gastos.

Otro caso: un camino se pone absolutamente intransitable; se ha formado un arroyo en pleno camino; el propietario cede el camino dentro de su predio, siempre que corra por cuenta del Municipio el traslado de los alambrados. Muchas veces ese gasto es insignificante, de diez ó doce pesos, y con la actual organización sería necesario que el ingeniero tuviera que trasladarse al lugar y gastar esa cantidad ó el doble en medios de locomoción; después, mandar una cuadrilla y los elementos necesarios para hacer el trabajo, cuando un vecino del paraje lo puede hacer con diez ó doce pesos. El Jefe de la Inspección Técnica puede negarse á certificar esa cuenta porque él no ha intervenido.

Para tapar una zanja en un camino, para lo cual no se requieren conocimientos técnicos, trabajos que los pueden hacer los vecinos del lugar, pagándoles una insignificancia, tiene que trasladarse necesariamente el ingeniero para presupuestar la obra, y después de enviar el capataz y los peones, se hace un gasto considerable de ochenta ó cien pesos, cuando el trabajo podría muy bien hacerse por cinco ó seis. Y como este caso hay muchos.

De manera que, salvándose ese inconveniente, yo no veo que pudieran surgir dificultades en las relaciones de las Intendencias con las Inspecciones Técnicas.

He terminado.

SEÑOR PRESIDENTE. — Continúa la orden del día con la discusión del tema siguiente: “Reglamento de carreteras, caminos, puentes, etc. Policía de los mismos. — Organización de los cuerpos de camineros con poderes policiales. — Seguridad de los caminos. — Puestos, vigilancia y auxilio”, etc. Sobre este tema yo deseo solamente consultar, más ó menos, las ideas generales del Ministerio al respecto.

En el Ministerio de Obras Públicas hace algunos meses que se estudia un proyecto de una ley de vialidad, una ley que venga á reforzar y ampliar la ley de vialidad de 1905. En ese proyecto de ley — que todavía no ha salido de las Oficinas Técnicas del Ministerio, — se crea el fondo de caminos, se estatuye la contribución de los particulares á las carreteras, ó la contribución de las vías férreas, el trazado obligatorio de acceso á las estaciones, etc.; pero también forman parte del mismo proyecto una serie de disposiciones accesorias que están contenidas en la orden del día de esta última

sesión, y que son incorporadas á las leyes de los países más civilizados del mundo, puesto que no solamente tienen por objeto proteger al turista ó al viajero, sino proteger á todos los que transitan por los caminos públicos, y darles — llegado el caso — los auxilios y la asistencia que fueran necesarios.

Con ese objeto la Dirección de Vialidad ha hecho estudios en ese sentido, y prepara para complemento de la ley un reglamento general de carreteras, caminos y puentes.

Con respecto á la policía de los caminos, la idea que se tiene así en general, es formar cuerpos de peones camineros que tengan un cierto espíritu de responsabilidad y de corporación, para lo cual, como en algunos otros países, se les podría dotar de un distintivo, y dar, al mismo tiempo, atributos de vigilancia sobre todas las faltas é infracciones que cometieran los individuos que transitaran á lo largo de los caminos, y poder también, llegado el caso, para llamar á la autoridad y entregar á la autoridad pública á los infractores.

Con respecto á la seguridad de los caminos y puentes, se establecería de tanto en tanto, puestos de estos peones, que en vez de tener unas casillas, unos ranchos insignificantes como tienen hoy, tuvieran una serie de habitaciones debidamente construídas, numeradas, con puestos de auxilio, aparatos telefónicos, y dotadas de un servicio general de comunicaciones que respondería á la vialidad departamental, y que estaría, si fuera necesario, unido con los centros principales de población más cercanos.

No quiero hacer uso por más tiempo de la palabra, y deseo solamente exponer estas ideas generales al Congreso, esperando que alguno de los señores Delegados, que lo tenga á bien, quisiera hacer alguna observación.

SEÑOR CAPURRO. — Yo creo, respecto de lo que acaba de decir el señor Ministro, que no se trata más que de ampliar ó modificar un reglamento que está en vigencia. Hace unos años yo redacté un reglamento para los peones camineros, y se aprobó en Diciembre de 1908. En él se establecen los distintivos, y se da á los peones camineros la facultad de comunicar á las policías los contraventores.

De manera que lo que correspondería, á mi juicio, es revisar ese reglamento y ver si falta algo, para completarlo.

Yo siento tener que repetir con insistencia que ya están

hechas las cosas; pero, efectivamente es así; la Dirección de Vialidad se ha preocupado de los más mínimos detalles de su trabajo. El referido reglamento aquí está, yo lo tengo en la mano, y podría conjuntamente con otras proposiciones pasar á la Comisión Permanente del Congreso para que lo estudiara, revisara ó viera si habría necesidad de completarlo ó modificarlo.

SEÑOR PRESIDENTE. — Está á la consideración del Congreso la moción que acaba de formular el señor Capurro.

SEÑOR GARCÍA. — Deseo dejar constancia, también, que en el Departamento de Montevideo la Municipalidad tiene organizado, hace mucho tiempo, el personal de peones camineros, y que hay un reglamento análogo al que tiene la Dirección de Vialidad para los caminos nacionales. Lo que habría que hacer, únicamente, es una revisión, y luego hacer cumplir fielmente todo lo que prescriben los reglamentos. Sería quizás necesario buscar el modo de poner de acuerdo el personal de camineros con las policías, como medio eficaz de hacer cumplir todas las disposiciones.

La Comisión Permanente podrá buscar solución á todas estas cuestiones.

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿El señor Ingeniero formula alguna moción?

SEÑOR GARCÍA. — Formulo moción en ese sentido: que se haga cumplir fielmente lo que prescriben los reglamentos; que se apliquen todas las disposiciones, previa revisión, porque habría conveniencia en suprimir algunas; pero hay muchas disposiciones que han caído en desuso, y que convendría poner en vigencia nuevamente.

Yo haría moción en ese sentido: que la Comisión Permanente estudie el asunto.

SEÑOR PRESIDENTE. — La razón de por qué han caído en desuso las disposiciones es que no pueden aplicarse la mayoría de estas disposiciones en reglamentos, por ser de carácter legal.

Las atribuciones policiales de los peones camineros son atribuciones legales. De manera que, en realidad, en reglamentos, no tienen ninguna importancia. La facultad de detener á una persona, por ejemplo, y de entregarla á la policía, tienen que ser atribuciones legales; sino, el distintivo de los camineros, etc., puede ser desconocido y desacreditado á cada

momento. De ahí es que yo conceptúo conveniente incorporar esto. Lo mismo ocurriría también con quien desacatara una indicación hecha por un peón caminero, etc.; incurriría en penalidad; nadie puede incurrir en penalidad por un reglamento dictado por el Poder Ejecutivo. De manera que resulta que si la autoridad de la corporación de vialidad no deriva de la ley, sería desacatada en todo momento, y justificadamente; porque todo individuo que fuera preso por una indicación de un caminero, diría inmediatamente: "usted no tiene por qué detenerme; usted no tiene poder de arrestar á nadie", y evidentemente, siendo una autoridad civil, como es, ninguna autoridad civil dentro del Ministerio de Obras Públicas podría impartir esa orden, ni yo tampoco, porque no tengo autoridad emanada de la ley para detener á ningún ciudadano.

De manera que la ventaja que hay en la incorporación de estas disposiciones á la ley, es que entonces se le daría fuerza ejecutiva, como pasa en otros países del mundo: los guardabosques, por ejemplo, en Francia, los guardias municipales lo mismo, tienen autoridad ejecutiva emanada de la ley.

SEÑOR CAPURRO. — Yo no había entendido bien, entonces, á qué se refería el señor Presidente: creí que se refería, al hablar de los peones camineros, á la organización general.

SEÑOR PRESIDENTE. — No, á la organización del punto de vista legal.

SEÑOR CAPURRO. — Precisamente, teniendo en cuenta esas cuestiones legales es que el reglamento actual no faculta á los camineros sino para denunciar á los contraventores.

SEÑOR BORDABERRY. — Yo creo que lo que corresponde entonces es que la Comisión Permanente estudie esa ley y el Ministerio la pase á la Cámara.

Hago moción en ese sentido.

SEÑOR COELLI. — Yo apoyo toda la moción presentada por el señor Ministro para que pase á la Comisión Permanente el reglamento de carreteras y caminos, pues la extensión de detalles absorbería un tiempo enorme sin resultados prácticos; sólo debería observar que dicha Comisión se pronunciara en sentido que dicho reglamento fuera acatado por todas las municipalidades del país, teniendo así un reglamento uniforme, como ya se hizo por decreto del Superior Gobierno de fecha 7 de Enero de 1909, estableciendo la dis-

posición de obligar el tránsito por la izquierda, evitando así lo que pasa en Europa, que cada Municipio ordene el tránsito á su criterio, lo que expone á los conductores á infracciones y trastornos involuntarios.

Al mismo tiempo, me permito llamar la atención de la Comisión Permanente sobre la conveniencia que existe en facilitar el tránsito por los caminos públicos, especialmente de noche, para que las municipalidades, en carácter uniforme hagan obligatorio para todo vehículo que transite de noche el empleo de una luz visible, tanto para los que marchen en dirección contraria, como para los que marchen en el mismo sentido.

He dicho.

SEÑOR PRESIDENTE. — Así se hará.

Continúa la orden del día con respecto á la constitución y al reglamento de la Comisión Permanente que será la encargada de continuar los trabajos de este Congreso, y de preparar el Congreso futuro, y de ocuparse — en nombre de todos los intereses aquí reunidos, — de velar porque el desarrollo de la vialidad pública aumente y progrese en la Nación.

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — Yo he confeccionado un anteproyecto — diré así, — de reglamento para los Congresos sucesivos, basándome, ó más bien, adaptando á nuestro medio el reglamento que rige á la Sociedad Internacional de los Congresos del Camino.

Si el señor Presidente me permite, voy á dar lectura á los apuntes que tengo.

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no hay oposición por parte del Congreso, la Mesa va á autorizar al señor Ingeniero para que haga la lectura que anuncia.

(Apoyados).

— Puede leer el señor Delegado.

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — (Lee):

Institución Nacional Permanente de los Congresos del Camino

REGLAMENTO

I. — OBJETO Y ORGANIZACIÓN DE LA INSTITUCIÓN

Artículo 1.º La Institución Nacional Permanente de los Congresos del Camino, funcionará bajo el patronato del Ministerio de Obras Públicas y tiene por objeto favorecer el

desarrollo de la construcción, el perfeccionamiento de la conservación, circulación y explotación de los caminos y carreteras en todo el territorio de la República.

Continúa la obra iniciada por el primer Congreso del Camino celebrado en Montevideo en Octubre de 1913.

Llena su objeto:

- A) Por la organización de Congresos del Camino.
- B) Por la publicación de memorias, informes y todos aquellos documentos que tengan relación con la vialidad.
- C) Por la centralización de los resultados obtenidos: 1.º en los ensayos ejecutados en los caminos; 2.º en los diversos laboratorios nacionales, en lo que concierne á los ensayos de materiales utilizados ó utilizables para la construcción y conservación de los caminos, ya sean ellos simplemente recogidos, ó bien que los haya provocado ó realizado por sí mismo.

Está dirigida por una Comisión Nacional Permanente.

Art. 2.º La Institución está formada:

- 1.º Por el Ministro de Obras Públicas, que es el Presidente de la Institución.
- 2.º Por un diputado de cada departamento de la República, y una delegación del Senado compuesta de tres senadores.
- 3.º Por los Ministros Secretarios de Estado y los Oficiales Mayores de los respectivos Ministerios.
- 4.º Por los Delegados de todas las Asociaciones Rurales de la República.
- 5.º Por todos los Intendentes Municipales.
- 6.º Por todos los miembros del Consejo de Obras Públicas.
- 7.º Por los Catedráticos de Carreteras y de Legislación de Obras Públicas de la Facultad de Matemáticas.
- 8.º Por el Catedrático de Derecho Administrativo de la Facultad de Derecho.
- 9.º Por los Inspectores de Vialidad.
- 10. Por los ingenieros jefes de trabajo é ingenieros de 1.ª y 2.ª categoría de la misma Dirección de Vialidad.
- 11. Por aquellas personas que invitara especialmente el Ministro de Obras Públicas á formar parte de la Institución.
- 12. Por miembros honorarios.

Art. 3.º Al frente de la Institución estará una Comisión Nacional Permanente con residencia en Montevideo.

En el seno de la Comisión Nacional Permanente se constituirá un Departamento Ejecutivo.

Art. 4.º La Comisión Nacional Permanente se compondrá de los siguientes miembros que deben tener residencia en la capital:

Al frente de la Comisión Permanente estará un Presidente, un Vice y un Secretario General, quienes constituirán el Departamento Ejecutivo.

- 1.º Esta Comisión fijará la época en que se celebrará el próximo Congreso á reunir.
- 2.º Determinará el programa y el número de las cuestiones á someter al Congreso, lo mismo que la naturaleza y el número de las comunicaciones autorizadas; fijará la orden del día de las sesiones y nombrará los informantes (*rappoteurs*).
- 3.º Nombrará los miembros honorarios.

Se reunirá convocada por el Departamento Ejecutivo, ó á pedido de la cuarta parte de sus miembros, dirigido al Presidente del Departamento Ejecutivo.

Art. 5.º El Departamento Ejecutivo si necesario fuere utilizará los servicios de empleados dependientes del Ministerio de Obras Públicas, cuyas asignaciones se cubrirán por eventuales de Obras Públicas, mientras no se cree el fondo permanente para caminos.

Centralizará los resultados de las experiencias hechas sobre construcción y conservación de caminos, provocará otras y procederá él mismo á ejecutarlas.

Se ocupará de la expedición de los asuntos corrientes; estudios, ensayos, trabajos, publicaciones accidentales ó periódicas, decididas por la Comisión Permanente; llevará un archivo, biblioteca, cuentas, etc., encargándose en una palabra de todo aquello que sea necesario para llevar á mejor fin la obra de la Institución.

Representará la institución en todas las relaciones exteriores.

Art. 6.º Todo miembro tiene derecho:

- 1.º Á tomar parte en las sesiones del Congreso y votar todas las cuestiones que figuren en el programa de trabajos.

- 2.º Á recibir las publicaciones del Congreso.
- 3.º Á someter á la Comisión Permanente las cuestiones á presentar al Congreso.

Estas cuestiones, acompañadas de una concisa memoria justificativa, deben llegar á poder de la Comisión Permanente lo menos 6 meses antes del Congreso.

II. — SESIONES DEL CONGRESO

Artículo 7.º La Comisión Nacional Permanente reunirá el Congreso en épocas que oscilarán alrededor de un año.

Art. 8.º El Congreso comprenderá:

- 1.º Dos secciones: una para la construcción y conservación de caminos y carreteras y otra para la circulación y explotación.

Estas dos secciones pueden ser subdivididas.

- 2.º Habrá sesiones plenas, sesiones de secciones y excursiones.

El número y el programa de las cuestiones á someter á las deliberaciones de un Congreso serán determinadas por la Comisión Permanente; esta Comisión determinará también el número y la naturaleza de las comunicaciones que fuera del programa podrán hacerse al Congreso.

Art. 9.º Él ó los informantes elegidos por la Comisión Permanente para una cuestión, reunirán todos los elementos que juzguen necesarios para la redacción de sus informes.

Estos trabajos, *apoyados por conclusiones*, deberán encontrarse en poder del Departamento Ejecutivo tres meses antes de la apertura del Congreso.

Art. 9.º (bis). La Comisión Permanente, dos meses antes de la apertura del Congreso, nombrará las autoridades de las secciones, autoridades que estarán constituídas por un Presidente, un Vice y un Secretario.

Estas mesas nombrarán los informantes generales, de los diversos informes presentados al Congreso.

Art. 10. La Comisión Permanente reglamentará la forma de admisión de los trabajos escritos ó dibujados que se presenten á consideración del Congreso.

Art. 11. Las cuestiones serán examinadas, primero en sesiones de sección y después en sesión plena.

Art. 12. Un orador no puede hacer uso de la palabra durante un tiempo mayor de 10 minutos ni hablar más de dos veces en la misma sesión sobre el mismo tópico, á no ser que consultada la Asamblea resuelva lo contrario.

Las deliberaciones en sesión de sección ó en sesión plena, para cada cuestión, son precedidas por un resumen conciso sobre los informes hechos por un informante general nombrado por el Departamento Ejecutivo.

Art. 13. Se llevará una versión taquigráfica de cada sesión, ya sea de sección ó plena.

Art. 14. El resumen de los debates aprobados y puestos en forma por las mesas de las secciones y el conjunto de las conclusiones á que hayan llegado la mayoría de los votantes serán trasmitidas por éstas al Departamento Ejecutivo la víspera de la última sesión plena, después presentadas á ésta y puestos en discusión y sometidos al voto.

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿El señor Delegado piensa proponer una lista de miembros también?

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — Sí, señor Presidente.

Eso es, ligeramente, lo que á mí me parece que debe regir en el Congreso próximo á reunirse. He puesto términos un poco largos, diré así, porque considero que habrá mucha variedad de asuntos, y se necesita un espacio de tiempo largo para estudiarlos, para reunir antecedentes, para ordenar las publicaciones y para pasarlos á estudio de los señores Congresales.

La lista que he confeccionado de miembros...

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿Me permite el señor Delegado Álvarez Cortés?...

La Mesa va á proponer á consideración del Congreso, primero, en general, el proyecto de reglamento que acaba de leer el señor Delegado.

SEÑOR BENAVIDES. — Antes de poder abrir opinión respecto al reglamento que acaba de leer el señor Álvarez Cortés, yo desearía saber si el Congreso Permanente se ocupará exclusivamente de caminos de tierra y carreteras, ó será un Congreso de Vialidad que abarque los caminos en general: tanto los caminos de agua, como las vías férreas y los caminos de tierra. El reglamento que ha leído el señor Álvarez Cortés, es un reglamento especial para caminos de tierra: ha empezado por declarar que ha tomado las ideas de su proyecto

del reglamento del Congreso de la Ruta. Como en nuestro país, todavía, no es posible hacer Congresos especiales de navegación, ni Congresos especiales de ferrocarriles, á mí me parece que el Congreso debe ocuparse de todos los medios de circulación, de todos los caminos, tanto de tierra como de agua y como de ferrocarriles, hasta el día en que se puedan hacer Congresos especiales.

En este Congreso, primero se ha creído que debíamos ocuparnos de todas las vías de comunicación. Ya la Comisión Parlamentaria había incluido los ríos como medios de transporte; y el señor Presidente ha hecho entrar también, en esta discusión, comunicaciones por vía de agua por la navegación interior; las comunicaciones por medio de ferrocarriles, también se han considerado, puesto que hemos hablado de los ferrocarriles económicos; hay una proposición para que el Congreso Permanente se ocupe de estudiar una ley especial para ferrocarriles económicos.

De manera que si ese es el criterio del Congreso, tal vez fuera necesario introducir algunas modificaciones en algunos artículos del reglamento que acaba de leerse.

Por lo demás, yo encuentro perfectamente aceptables los artículos propuestos, por cuanto ellos han sido sancionados ya por otros Congresos análogos; sería necesario que se introdujeran algunas variantes; pero es capital la que yo indicaba: si este Congreso Permanente se ocupará exclusivamente de caminos de tierra, ó se ocupará de todos los caminos que utiliza el movimiento de un país.

Es lo que deseaba manifestar.

SEÑOR PRESIDENTE. — La Mesa entiende que el próximo Congreso, lo mismo que la Comisión Permanente deben ocuparse de todos los caminos que puedan utilizarse en el país, de todas las vías de comunicación. De manera que en ese sentido podrían incorporarse al programa trazado por el señor Ingeniero Álvarez Cortés las cláusulas relativas. La Mesa podría encargarse de eso.

SEÑOR BENAVIDES. — Hay un artículo — creo que es el artículo segundo — respecto al objeto del Congreso. Creo que es ahí donde correspondería hacerlo constar.

SEÑOR SÁNCHEZ. — Yo no creo que el Congreso, tal como está constituido y el objeto que ha tenido al reunirse, pueda ponerse á dictar ya disposiciones sobre los detalles de un re-

glamento que va á regir para una Comisión que todavía no se ha nombrado. Correspondería que la Comisión al constituirse, formulara su propio reglamento. Porque se habla de Congreso Permanente y, según el programa, es una Comisión Permanente la que debe designarse aquí con la intención ó el objeto de llevar á la práctica ó hacer cumplir las decisiones que adopte este Congreso.

Luego, no es el momento de que nosotros le formulemos un reglamento que llega hasta una precisión completa en los detalles, porque no es posible tampoco estudiar en una sesión si todo eso es conveniente ó no. Cuando más, debe entregarse á la Comisión que se va á nombrar hoy, que va á salir de este Congreso, para que ella lo tome ó no en consideración desde que va á regir sus propias deliberaciones.

Es en este sentido que yo formulo moción.

(Apoyados).

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — Si bien en el reglamento que yo he presentado hay detalles, no son detalles que sean imposibles de estudiar en un Congreso como éste, compuesto por elementos conscientes: los únicos detalles que hay se refieren á la limitación en el uso de la palabra, y al orden que debe observarse en las discusiones.

Yo no veo inconveniente en que este reglamento se pase á estudio de la Comisión Permanente. Pero puede pasarse con un voto del Congreso deseando ó aprobando en general el reglamento este, para que esa misma Comisión tenga una norma de conducta.

Existen dificultades como las que ha nombrado el Ingeniero Benavides que esas sí deben resolverse ahora aquí para ver entonces la Comisión en qué forma debe constituirse, y el reglamento cómo es que debe sancionarse.

Por lo demás, yo no veo inconveniente, ni menoscabo ninguno en la Comisión á formarse, de que se le indique un reglamento á seguirse.

SEÑOR ROSSI. — Yo creo que el Congreso no puede abrir opinión respecto á la bondad del reglamento. Tengo la seguridad de que el reglamento formulado por el señor Ingeniero Álvarez Cortés, sea un reglamento que satisfaga las opiniones del Congreso; pero entiendo que el Congreso no puede imponerle un reglamento á la Comisión Permanente, y que hay que dejar á ésta en absoluta libertad de formular el regla-

mento que más le convenga. Que la Comisión Permanente pueda adoptar el reglamento formulado, perfectamente bien; pero no que el Congreso lo imponga ó lo insinúe.

No es posible abrir opinión respecto á todos los puntos que trata el reglamento que se ha leído.

SEÑOR AROCENA. — Entiendo, señor Presidente, que esta cuestión está resuelta por sí misma, por sus antecedentes. Dice la iniciativa: "La organización y convocatoria del Congreso estará á cargo del Ministerio de Obras Públicas.

Por consiguiente, yo entiendo que este Congreso, si bien no tiene su reglamento completo, tiene su iniciativa, su organización y su convocatoria determinadas.

Como esta Comisión Permanente que se va á nombrar es la encargada de llamar al segundo Congreso de Vialidad, es decir, la continuación de éste, lo lógico me parecería que esa Comisión presentara el Reglamento del Congreso, lo mismo que su propio reglamento.

Este reglamento podría tenerlo en cuenta para que, una vez que se convocara al segundo Congreso se presentara el reglamento definitivo para su aprobación. Entonces sería el momento de tratarlo. Pero yo entiendo que aquí no hemos sido citados para dar un reglamento al Congreso.

Yo no me opondría á que el reglamento del señor Álvarez Cortés pase á la Comisión Permanente: no tengo inconveniente ninguno; y creo que contiene observaciones muy buenas, muy oportunas, que vale la pena de tener en cuenta; pero creo, también, que no podría el Congreso pronunciarse al respecto, ni aconsejándolo con un voto tampoco. Que sirva de antecedente; yo, en ese sentido, sí, apoyo; que sirva de antecedente á los estudios que haga la Comisión Permanente sobre reglamento de este Congreso.

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿Formula moción en ese sentido el señor delegado?

SEÑOR AROCENA. — Sí, señor.

SEÑOR ROSSI. — Es la moción que yo he formulado. Yo no me opongo á que el reglamento formulado por el señor Álvarez Cortés pase á la Comisión, pero sí á que se pase en una forma imperativa. Yo creo que el reglamento reúne todas las condiciones deseables.

SEÑOR PRESIDENTE. — Está á consideración del Congreso la moción presentada por los señores Rossi y Arocena.

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — Deseo hacer una pequeña aclaración respecto á lo manifestado por el señor Ingeniero Arocena.

Yo conozco la disposición esa que indica una constitución de cinco miembros para formar la Comisión Permanente; pero si la he modificado ha sido en vista de que ha sido tal el número de asuntos pasados á ella que veo que realmente esta organización no puede subsistir: es echar una carga enorme sobre cinco personas solamente. Y yo no tengo inconveniente ninguno en que mi proyecto pase á la Comisión; yo no pretendo, tampoco, imponer el reglamento este al Congreso.

SEÑOR PRESIDENTE. — Entonces, así se hará.

Pasa el proyecto de reglamento formulado por el señor Ingeniero Álvarez Cortés á la Comisión Permanente preparatoria del segundo Congreso de Vialidad.

En las bases del Congreso, aparece determinado el número de cinco personas; sin embargo, esas bases pueden ser — como es natural — modificadas por un voto del Congreso.

La Mesa entiende que, efectivamente, lo que ha manifestado el señor Ingeniero Álvarez Cortés, es cierto, de que hay un número tal de cuestiones, que cinco personas no pueden ser, ni con mucho, bastantes para poder resolverlas; y, además, otra consideración existe á favor de un aumento considerable del número de personas que formen la Comisión Permanente, que es que en estas cuestiones, absolutamente alejadas de una actualidad palpitante, que solamente responden á un sentimiento permanente de la nacionalidad, digamos así, á menudo se ve que no concurren muchos de los miembros que forman parte de las comisiones. De manera que es necesario para asegurar, ó bien una rotación de los miembros — que unos acuden á una sesión y otros á otras — ó bien una asistencia permanente de un núcleo grande de miembros, fijar un número relativamente crecido; asegurar eso, digo, formando una Comisión de un número regularmente crecido.

Antes de designar las personas que han de formar la Comisión Permanente debe el Congreso fijar el número de miembros de la misma. Las personas deben estar radicadas en Montevideo, puesto que es una Comisión Permanente en la capital. Para todas las iniciativas, especialmente en cuanto á las iniciativas parlamentarias se refiere, — creo que hay una alta conveniencia en vincular el Congreso al Parlamento.

Se va á fijar, entonces, el número de personas que ha de componer la Comisión Permanente.

SEÑOR CAPURRO. — Á mí me parece que, por las razones que acaba de exponer el señor Presidente, dada la conveniencia que existe en incluir á miembros del Parlamento, á personas técnicas y no técnicas, á agrónomos y demás, hay conveniencia en que esa Comisión sea muy numerosa; por esa razón y además por lo que acaba de manifestar el señor Álvarez Cortés respecto á la cantidad enorme de asuntos de que se va á ocupar dicha Comisión.

Yo acabo de ver la lista que tiene el señor Ingeniero Álvarez Cortés, y hay veinticinco personas. Á mí me parece perfectamente bien el número. Si se lee la lista creo que el Congreso podrá darse cuenta mejor de que es necesario ese número de miembros, porque todas las personas que están incluídas en ella, lo están perfectamente.

Nada más.

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿El Congreso desea fijar el número de personas que ha de formar la Comisión Permanente ó desea oír la lectura á que se ha referido el señor Ingeniero Capurro?

SEÑOR BALLESTEROS GALARZA. — Ese nombramiento se podría delegar en la Mesa.

SEÑOR PRESIDENTE. — Es que la Mesa en este momento se vería en dificultades para poderlo hacer.

SEÑOR BALLESTEROS GALARZA. — Que se delegue en el señor Presidente esa designación, sin perjuicio de que se dé lectura y el Congreso apruebe lo propuesto por el señor Presidente.

SEÑOR ANDREONI. — Yo creo que se simplificaría la cuestión si el señor Álvarez Cortés pasara particularmente á la Mesa la lista que ha confeccionado, y una vez que la Mesa la conociera podría prestigiarla, si lo creyese conveniente. De este modo se evitaría la discusión de nombres aquí, en plena sesión del Congreso, lo que podría dar lugar á algún incidente desagradable.

Yo entiendo que, ó bien la Mesa debe nombrar directamente á los miembros de esa Comisión, ó sino se debería proceder á su elección por medio de un escrutinio; porque si se lee una lista, ó se acepta totalmente...

SEÑOR PRESIDENTE. — Siempre se podría agregar algunos otros nombres.

SEÑOR ANDREONI. — Pero es un poco delicado sacar otros.

SEÑOR PRESIDENTE. — En esta cuestión había que hacer lo que determinan los reglamentos generales, que es que la votación se haga por sí ó por no, sin argumentar, naturalmente.

SEÑOR ANDREONI. — Comprendo perfectamente. Eso está muy bien cuando se trata de personas ausentes; pero supongamos que se lea el nombre de una persona asistente á este Congreso, y que sea rechazado. El proponente habrá procedido con la mejor intención, pero para el candidato le resulta un presente griego.

(*Hilaridad*).

Mejor sería que no lo hubieran propuesto.

En general, este nombramiento de comisiones está confiado á la Mesa; ahora, como hay un miembro del Congreso que ya ha formulado una lista, á mí me parecía que se simplificaría el procedimiento si esa lista fuera entregada particularmente á la Mesa y el señor Presidente, si le parecía aceptable, la presentara prestigiada por su autoridad, ó sino que le hiciera las correcciones que creyera del caso.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A. V.) — Si me permite el señor Andreoni diré, en dos palabras, que este es un asunto que ya está resuelto, porque este Congreso se rige por el Reglamento de la Cámara y, según las disposiciones de ese Reglamento, es privativo de la Mesa la designación de las comisiones. De manera que ese punto está ya resuelto.

Ahora lo que habría que votar sería el número de componentes de esa Comisión, y yo mocionaría en el sentido de que se fijara el de 25.

SEÑOR CAÑIZAS. — Á mí me parece, señor Presidente, que lo más conveniente sería que el Congreso pasara á cuarto intermedio y se le diera á la Mesa la facultad de constituir esa Comisión Permanente. La conveniencia está en que nadie mejor que el señor Presidente, que ha sido el iniciador de este Congreso, sabe quiénes son las personas más indicadas para componer esa Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE. — Si se delegara en la Mesa, señor Congresal, el nombramiento de los miembros de la Comisión Permanente, podría, digo, ésta designar para formar la Comisión Permanente del Congreso de Vialidad á todos los señores Delegados que han concurrido á las sesiones de este Congreso y que residen en la ciudad de Montevideo.

De manera que si se constituyera una Comisión de 20 ó 25 miembros del Congreso residentes en la capital, se excluiría probablemente nada más que media docena, — seis, ocho ó diez miembros del Congreso, — lo que representaría un acto de injusticia.

Si se tratara de nombrar una Comisión pequeña, la Mesa no tendría inconveniente en hacerlo; pero tratándose de nombrar una Comisión muy numerosa, como es necesario, la Mesa propondría ese temperamento; porque el programa da trabajo y preocupación á tantas personas como esas y á muchas más: ahí podrían entrar los ingenieros civiles, los ingenieros agrónomos, los agrimensores, los delegados de las comisiones parlamentarias, etc. Sería una Comisión general que cumpliría mejor el vasto programa de trabajos que le estará encomendado.

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — Al confeccionar la lista tuve en cuenta precisamente eso, estableciendo un gran número. Me pareció á mí que fijando el número de 25 quedaban incluídos todos los Congresales que residían en Montevideo. Si ha habido una omisión, ha sido completamente involuntaria, por no tener la lista completa de los señores Congresales; por lo demás, sé que no tengo autoridad para eliminar á nadie. Yo entiendo, señor Presidente, que la labor de todos los Congresales ha sido buena, y si alguno de ellos quedara eliminado, — que no lo sé — mocionaría en el sentido de que el número de 25 por mí propuesto fuera elevado lo suficiente para dar cabida á esos otros señores.

SEÑOR BORDABERRY. — Á mí me parece que las comisiones muy numerosas nunca dan resultado en la práctica: eso lo vemos todos los días. De manera que creo que debemos limitar el número de las personas que han de formar esta Comisión á 15, 20 ó 25, que sería el máximo, porque sino nadie trabaja, y aquí es el caso de trabajar. Así es que me parece que el máximo debía ser de 25, y ya sería bastante numeroso.

Si al señor Presidente le parece bien, lo mejor sería poner á votación el número de componentes.

SEÑOR PRESIDENTE. — Precisamente es lo que yo he consultado al Congreso.

SEÑOR AROCENA (C.) — Yo no doy mayor importancia al número de esta Comisión; pero desearía consultar á la Mesa sobre si tiene ideas más precisas respecto de cuál sería la

misión fundamental, más concreta de esa Comisión Permanente, porque no me he dado cuenta exacta de ello, señor Presidente. No sé si la Comisión Permanente se va á referir solamente á atender las resultancias de este Congreso, ó de los Congresos que pueden venir, ó si esta Comisión Permanente se va á constituir en algo así como un Consejo de Vialidad, relacionado con los Poderes Públicos, como hay un Consejo de Instrucción Pública.

Como digo, ó yo no he comprendido bien, ó no está bien definido el objeto de esa Comisión. Por consiguiente, creo que valdría la pena demorar unos minutos á fin de que se explicara cuáles serán las atribuciones fundamentales que tendrá.

SEÑOR PRESIDENTE. — La definición á que se refiere el señor Arocena ya está comprendida en las bases del Congreso, que dicen: “Antes de terminarse las sesiones del primero, que se celebrará en el mes de Octubre de 1913, sus miembros designarán, por mayoría de votos, una Comisión de cinco personas residentes en la capital, encargada de su representación permanente y de las gestiones que requiera ante los Poderes Públicos la ejecución de las resoluciones adoptadas, así como la de convocar el segundo Congreso.”

SEÑOR AROCENA. — Perfectamente. Si ese es el objeto, ya tenemos una base.

De manera que en ese sentido yo creo que no ofrece mayores dificultades que la Comisión esté compuesta por 20 ó 25 miembros, dado que no se trata de un trabajo mayor: se trata sólo de un trabajo que no puede ser muy grande. Los primeros días habrá algo más que hacer para organizar las proposiciones que le sean remitidas por el Congreso, pero en el resto del año, no.

SEÑOR PRESIDENTE. — Y después la organización del otro Congreso de Vialidad, las mismas gestiones ante los Poderes Públicos de todas las resoluciones que este Congreso ha tomado: es una tarea relativamente considerable, sobre todo si se encara la cuestión en esa forma, — como un problema nacional de inmensa importancia.

SEÑOR ESCUDERO. — Me parece, señor Presidente, que este punto está suficientemente discutido, y para terminar de una vez mociono en el sentido de que se le dé facultad á la Mesa para que, teniendo en cuenta la lista formulada por el señor

Ingeniero Álvarez Cortés, formule con los señores secretarios la lista completa, según las ideas manifestadas por el señor Presidente, y se ponga luego á votación.

Sería difícil, con el escaso tiempo de que contamos, hacer una deliberación para acordar los candidatos.

El número que debe formar esa Comisión importa poco, porque el Congreso puede votar el *quórum* con que dicha Comisión podría actuar; que se refiriera á las cuestiones fundamentales y á las cuestiones de trámite.

Hago moción en ese sentido.

(*Apoyados*).

SEÑOR PRESIDENTE. — Si el Congreso no tiene inconveniente, la Mesa integrará la lista presentada por el señor Álvarez Cortés con los señores Delegados que han asistido á las sesiones de este Congreso y que residen en la capital.

Si se resuelve así, puede dar lectura el señor Álvarez Cortés á la lista.

SEÑOR ESCUDERO. — Pido que se vote la moción que he formulado, y en caso que resulte afirmativa, esa lista pasaría á la Mesa y ésta la completaría y la haría conocer, pudiéndose votar entonces por aclamación.

SEÑOR ANDREONI. — Que es precisamente lo que yo había dicho hace un momento.

SEÑOR PRESIDENTE. — Se va á votar.

Si se acepta la moción presentada por los señores Escudero y Andreoni.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Afirmativa*).

SEÑOR SÁNCHEZ. — No se ha oído bien, señor Presidente. Desearía que se rectificase la votación.

(*Apoyados*).

SEÑOR PRESIDENTE. — Se va á votar.

Si el Congreso desea reconsiderar el punto, de acuerdo con la moción del señor Intendente por Flores.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Afirmativa*).

SEÑOR SÁNCHEZ. — ¿Cuál es la moción, señor Presidente?

SEÑOR PRESIDENTE. — Para que la Mesa integre con las personas que crea conveniente la lista presentada por el señor Ingeniero Álvarez Cortés; pero la Mesa ha manifestado ya la idea que tiene de que, siendo muy pocos más del número

de 25 los que asisten á este Congreso y viven en Montevideo, no ve por qué van á dejarse esos Delegados fuera de la Comisión.

Sin embargo, la Mesa no insiste en este punto: de manera que si el Congreso resolviera que la Comisión se compusiese de pocos miembros, no obstante los argumentos oídos, no habría inconveniente en proceder así.

SEÑOR PRADERI. — Yo voy á votar afirmativamente la moción, en la esperanza de que esa Comisión nombrará á su vez un Comité Ejecutivo, porque yo también entiendo que las comisiones numerosas trabajan menos que las pequeñas. Cuando se acepta un cargo en una Comisión numerosa generalmente es suponiendo que se va á trabajar menos, porque se va á repartir el trabajo entre todos los miembros, y muchas veces en la creencia de que van otros y que por lo tanto no es tan necesaria la presencia, el trabajo queda sin realizarse.

De manera que si se establece de antemano que la Comisión designará un Comité de 5, por ejemplo, como se pedía, votaré afirmativamente.

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — El proyecto de reglamento que yo presenté establecía un Comité Ejecutivo de tres personas; limitaba más todavía.

SEÑOR DÍAZ. — Algo he conversado con el señor Ministro ayer, respecto á una idea que tengo, y es que los miembros componentes de la Comisión Permanente no sean empleados que dependan del Poder Ejecutivo, y que esa Comisión Permanente nombre á su vez una Comisión de ingenieros que la asesoren.

Pongo á la consideración de los señores Delegados estas ideas.

SEÑOR PRESIDENTE. — Está á la consideración del Congreso la moción que acaba de formular el señor Delegado Díaz.

SEÑOR GARCÍA. — Yo pediría que esa moción se fundara; que se dieran los motivos que se tienen al proponerla.

SEÑOR DÍAZ. — El motivo es que desgraciadamente en nuestra tierra los superiores tienen siempre razón.

(No apoyados).

Es claro que los empleados dicen que no es así; pero los que no somos lo decimos.

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — Nosotros desgraciadamente á veces hemos tenido que dar prueba de lo contrario.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A. V.) — Aquí mismo, en el Congreso.

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — De modo que no tiene razón ninguna el señor Díaz para expresarse como lo hace.

SEÑOR RODRÍGUEZ (A. V.) — Aquí mismo se han contrariado ideas del señor Ministro, que es quien preside el Congreso, y nosotros, los ingenieros civiles, hemos sido de los que lo han hecho.

SEÑOR DÍAZ. — Yo creo que los ingenieros deben ser los asesores de la Comisión Permanente, los que deben decir qué es lo que conviene, y la Comisión Permanente resolver.

SEÑOR ESCUDERO. — Yo deseo decir, simplemente, que no veo que haya incompatibilidad, señor Presidente, en este caso, y que nos privaríamos de un contingente de personas muy preparadas, que forman parte de todos los trabajos de vialidad. No hay en esto ningún interés político, que es precisamente lo que muchas veces puede establecer la incompatibilidad.

De manera que me parece que el mismo señor Delegado Díaz podría retirar su moción.

SEÑOR DÍAZ. — No la retiro, señor: voy á fundarla más.

(Murmullos).

(Varios señores piden la palabra).

SEÑOR PRESIDENTE. — Un momento, señores Delegados. Tiene la palabra el señor Hontou, que la solicita y no ha hecho aún uso de ella.

SEÑOR HONTOU. — Yo no he oído bien las razones que se han dado para fundar las últimas mociones presentadas y por consiguiente no puedo rebatirlas; pero como una fórmula transaccional, redactada de acuerdo con algunos de los señores miembros del Congreso que me rodean, quienes comparten en cierto modo las ideas expuestas en cuanto á que el número de los miembros de la Comisión Permanente le permita reunirse con cierta regularidad, á fin de considerar las importantes cuestiones que le sean sometidas, y al mismo tiempo con el objeto de darle un poco de amplitud á esa Comisión, para que quepan dentro de ella los representantes de las Asociaciones Rurales, de la Cámara de Representantes, del Senado, etc., — sometemos á la consideración del Congreso la siguiente moción: “que se establezca la constitución de una Comisión de 15 miembros, que será compuesta por dos Delegados de la Cámara de Senadores, 3 de la Cámara de Repre-

sentantes, 3 ingenieros civiles, 2 ingenieros agrónomos y 5 Delegados de las Asociaciones Rurales de campaña.

Dejo formulada la moción en ese sentido.

SEÑOR PRADERI. — Voy simplemente á manifestar que no estoy de acuerdo con la idea del señor Delegado Díaz, puesto que es necesario que haya Delegados de los centros productores, máxime habiéndose oído manifestaciones como las del señor Capurro, que consideraba inocua la proposición votada relativa á la vialidad rural con respecto á la producción; y que me adhiero á la moción presentada por el señor Hontou.

SEÑOR PRESIDENTE. — Están á la consideración del Congreso, por su orden, las mociones presentadas por el señor Delegado Díaz y del señor Delegado Hontou.

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — No me adhiero, señor Presidente, á la moción del señor Delegado Díaz, y en breves palabras puedo fundar mi opinión.

Aquí, en esta tierra, y en todas partes del mundo, no hay ningún hombre absolutamente libre. Los empleados públicos, según el señor Díaz, obedecemos á la presión más ó menos fuerte de nuestros superiores...

SEÑOR DÍAZ. — Habrá excepciones.

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — ... Todos los otros hombres, en sus relaciones comerciales, dependen también directamente de la voluntad de otros superiores.

(*Muy bien!*)

... De modo que esa esclavitud que se nos quiere asignar á nosotros, yo la hago extensiva á toda la humanidad.

SEÑOR PRESIDENTE. — Está á consideración la moción del señor Delegado Díaz.

Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Negativa*).

— Está á consideración la moción del señor delegado Hontou.

SEÑOR BURMESTER. — Yo acepto, señor Presidente, la moción que acaba de formular el señor Delegado Hontou, porque me parece que es la que mejor contempla la integración de la Comisión Permanente.

Considero conveniente y hasta necesaria la representación de Delegados del Cuerpo Legislativo, porque siendo indispensable que estas conclusiones se lleven á la práctica, hay sin duda gran conveniencia en que, en sus deliberaciones to-

men parte miembros del Cuerpo Legislativo, que llevarán su voz dentro de aquel Cuerpo, para hacer ver las razones que se han tenido al sancionarlas por el Congreso.

Por otra parte, el elemento técnico, tanto civil como agrónomo, debe tener también una representación de importancia en esa Comisión, porque sus opiniones son de gran valor, de un valor casi fundamental; y por fin las Asociaciones Rurales con su representación, deben sumar un total igual á la cantidad de ingenieros con que se integra la Comisión, para que puedan perfectamente hacer valer sus opiniones, dentro de ella.

He terminado.

SEÑOR HONTOU. — Deseo hacer una pequeña aclaración, á indicación del señor Orique, y es que aun cuando entre los miembros componentes que he indicado para la Comisión no figura el señor Ministro de Obras Públicas, ha sido únicamente por considerar que el señor Ministro forma parte de ella como miembro nato.

(Apoyados).

SEÑOR PRESIDENTE. — Se van á votar por su orden las mociones presentadas por los señores Delegados Escudero y Hontou.

La primera de las mociones es para que la Mesa, integrando con las personas que crea conveniente la lista presentada por el señor Álvarez Cortés, forme la Comisión Permanente y que se fije un *quórum* para sesionar.

Si se aprueba esta moción.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(Afirmativa).

SEÑOR PRADERI. — No se sabe bien cuál es la moción.

SEÑOR PRESIDENTE. — Que la Mesa integre con las personas que crea conveniente — y que son las que ya se ha hecho una declaración expresa por la Mesa de que integrarán la Comisión — la lista presentada por el señor Ingeniero Álvarez Cortés; y que el Congreso fije un *quórum* para dicha Comisión.

SEÑOR HONTOU. — Me parece que mi moción es previa, señor Presidente. El Congreso tiene que resolver si la acepta, y en caso negativo entonces entrará la otra moción.

SEÑOR PRESIDENTE. — La Mesa conceptúa que son dos fórmulas distintas...

SEÑOR HONTOU. — Pero una es previa.

SEÑOR PRESIDENTE. — Sin embargo, invito al Congreso á pronunciarse sobre si conceptúa que la moción del señor Delegado Hontou es previa.

SEÑOR CAPURRO. — Es otra fórmula.

SEÑOR PRESIDENTE. — Se va á votar.

Si la moción del señor Delegado Hontou tiene carácter previo.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Negativa*).

—La votación entonces de las mociones debe efectuarse por su orden.

Va á rectificarse la votación de la moción del señor Delegado Escudero.

SEÑOR MILÁNS. — Yo entiendo, señor Presidente, que la moción del señor Delegado Hontou y la anteriormente presentada son casi iguales. El señor Delegado Hontou divide la Comisión entre varios componentes y la otra moción es casi igual porque establece que la Comisión se constituirá con todos los miembros de este Congreso que viven en Montevideo y que también son ingenieros civiles y agrónomos, Delegados de las Asociaciones Rurales de campaña, etc....

SEÑOR PRESIDENTE. — Pero la diferencia con la moción del señor Delegado Hontou es que la de éste señor Delegado fija un número más reducido, y además la divide en varios grupos.

SEÑOR MILÁNS. — Pero es más difícil formar la Comisión en esa forma, porque si se establece, por ejemplo, que será formada por cinco Delegados de las Asociaciones Rurales de campaña, como hay más de cinco asociaciones, será difícil establecer cuáles son las que tendrán representación y cuáles no la tendrán; y en cambio con la otra moción entrarán á formar parte de la Comisión los que están presentes en este Congreso.

SEÑOR PRESIDENTE. — Se va á rectificar la votación recaída en la moción del señor Delegado Escudero.

Si se aprueba dicha moción.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Afirmativa*).

—En consecuencia, la Mesa integrará la lista de las personas que han de componer la Comisión Permanente, presentada por el señor Álvarez Cortés.

El Congreso debe resolver ahora respecto al *quórum* con que ha de funcionar esa Comisión.

SEÑOR GARCÍA. — Yo propondría que fuera de cinco miembros.

SEÑOR CAPURRO. — Á mí me parece que como no conocemos con exactitud cuál es el número de miembros que formarán la Comisión Permanente, lo que convendría sería establecer una proporción, por ejemplo, el tercio.

SEÑOR SÁNCHEZ. — La cuarta parte.

SEÑOR CAPURRO. — Ó la cuarta parte.

(*Apoyados*).

SEÑOR PRESIDENTE. — También se somete á la consideración del Congreso la conveniencia de que esta Comisión Permanente nombre un Comité Ejecutivo y si ese Comité ha de estar compuesto de 5 miembros.

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — En el proyecto que yo tuve el honor de presentar á la consideración del Congreso se establecía un Comité Ejecutivo compuesto de tres personas solamente, basándose precisamente en que se necesita mucha uniformidad — diremos así — en el trabajo. Su nombre mismo ya lo indica: tiene que ser Ejecutivo. Basta con que sea un Presidente, un Vice y un Secretario, tres personas, para que pueda constituirse esta autoridad de la Comisión Permanente.

Ahora el Comité Ejecutivo se asesorará y nombrará las comisiones que crea necesarias para el mejor desempeño de sus funciones.

Por eso yo modificaría la indicación presentada por el señor Presidente en el sentido de que sólo fueran tres los miembros del Comité Ejecutivo.

SEÑOR PRESIDENTE. — Está á la consideración del Congreso la moción que acaba de formular el señor Delegado Álvarez Cortés.

Si no hay observación se van á votar las mociones por su orden.

Si han de ser cinco los miembros que compondrán el Comité Ejecutivo.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Afirmativa*).

—Queda fijado, por consiguiente, el número en cinco.

La lista de los miembros que ha de componer la Comisión Permanente, á fin de que no se padezca ninguna omisión y

se pueda hacer en la debida forma, va á ser publicada mañana, salvo que el Congreso deseara que la Mesa se expidiese en cuarto intermedio.

SEÑOR CAPURRO. — No es urgente.

(*Apoyados*).

SEÑOR ÁLVAREZ CORTÉS. — ¿Y el *quórum* ya está establecido?

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no hubiera oposición quedaría fijado en una cuarta parte, como se ha indicado.

(*Apoyados*).

—Queda así establecido entonces.

SEÑOR ESCUDERO. — Desearía saber, señor Presidente, si está establecido que en esta Comisión el señor Ministro de Obras Públicas es miembro nato y Presidente de la misma.

SEÑOR PRESIDENTE. — No está establecido, señor.

SEÑOR ESCUDERO. — Pediría entonces que así se estableciese.

(*Apoyados*).

SEÑOR PRESIDENTE. — Está á la consideración del Congreso la moción que acaba de formular el señor Delegado Escudero.

Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa, en pie.

(*Afirmativa*).

El señor Ministro de Obras Públicas poniéndose de pie pronuncia el siguiente discurso de clausura del Congreso.

Señores:

Las tareas del Congreso de Vialidad que hoy termina, han despertado en el país y en el extranjero un profundo interés.

Comenzada con la incertidumbre que rodea á las ideas nuevas, su labor fué afianzándose cada vez más y hoy nadie duda del éxito alcanzado.

Ante esta Asamblea de hombres que reunen conocimientos especiales, se han examinado los problemas más considerables relativos á la vialidad, que es el progreso del Estado, llegándose á conclusiones que señalan una época en las obras públicas.

Se han concretado términos para la creación de un fondo permanente para caminos que debe ser incorporado al presupuesto anual de gastos como un rubro relativo á la seguridad pública, y tan indispensable á la vida social como la policía, los correos ó las escuelas.

Se ha determinado que los trazados de vías férreas se estudien simultáneamente con los caminos de acceso á las estaciones. Se arribó á soluciones sobre la contribución de las vías férreas en la construcción de los caminos radiales.

Se estableció la conveniencia de no establecer nuevos impuestos para caminos, exceptuando el tributo que corresponda á los propietarios en la zona de influencia de las carreteras.

Se formuló un programa de estudios sobre la navegación interior. Se abordaron los temas más importantes sobre la producción.

La mayor serenidad reinó en los debates, hablándose durante muchas horas con entusiasmo, del país y de su grandeza futura.

Cuando se reuna el próximo Congreso, confiado ahora á la Comisión Nacional Permanente, los hombres que asistan á sus deliberaciones podrán apreciar todo lo que á partir de hoy hemos de avanzar.

Hago votos por la prosperidad de los señores Delegados y agradezco á cada uno de ellos el valioso concurso de su inteligencia, de su buena voluntad y de su patriotismo.

Queda clausurado el Congreso.

(Prolongados aplausos).

SEÑOR RODRÍGUEZ (A. V.) —Antes de clausurar las sesiones de este Congreso pediría que se sancionase una moción de aplauso al señor Ministro de Obras Públicas y á los señores legisladores que nos han congregado en un acto de tanta importancia...

(Apoyados).

... y que esta Asamblea se pusiera de pie en homenaje al señor Ministro.

(Así lo efectúan los señores Congresales).

SEÑOR CASTRO. —Deseo hacer constar, señor Presidente, que la Asociación Rural del Uruguay adhiere también á la moción formulada por el señor Rodríguez.

SEÑOR PRESIDENTE. —Queda terminado el acto y clausurado el Congreso.

(Se levanta la sesión en medio de prolongados aplausos).

MENSAJE y PROYECTO de LEY sobre VIALIDAD

presentado al Cuerpo Legislativo por el Poder Ejecutivo de la Nación.

PODER EJECUTIVO.

Montevideo, Marzo 5 de 1914.

Honorable Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el honor de someter á la consideración de Vuestra Honorabilidad el adjunto proyecto de ley que señala un progreso evidente en la vialidad nacional.

Por diversas circunstancias, hasta ahora se han atendido las obras de vialidad con rubros creados por leyes especiales, dándose el caso de que, agotados esos rubros, los trabajos de vialidad sufren una interrupción ó se abandonan definitivamente.

Tal procedimiento no está de acuerdo con la forma práctica y verdadera de encarar las obras relativas á la vialidad nacional, pues estas obras deben considerarse por arriba de las dificultades pasajeras y ser previstas en forma que permita una realización continua, pues están vinculadas á la marcha general y al adelanto del país.

Del mismo modo que no se concebiría un servicio público tal como la policía, como la educación popular, como la iluminación, efectuado á intervalos y por rubros especiales, no debe de admitirse que el servicio de construcción y conservación de puentes y caminos esté sujeto á interrupciones ó á la mayor ó menor atención de los Poderes Públicos.

El servicio de construcción y conservación de caminos debe equipararse á los otros servicios de seguridad general. Sin caminos no es posible el trabajo regular y la tranquilidad de los habitantes de la campaña. Sin vías de comunicación las tareas de las intendencias y de las policías se hacen difíciles. Sin caminos no existe el fomento de la agricultura, los planes

de colonización están expuestos al fracaso, la inmigración se detiene y se resiente el bienestar general. Es, pues, necesario abordar con tranquilidad y firmeza y con la vista y el espíritu en el porvenir, este problema fundamental de la economía del país.

Hallada la solución, lógicamente se resolverán los problemas referentes á la agricultura y al fomento general que están vinculados y dependen, puede afirmarse, de la cuestión relativa á los caminos.

Penetrado de la trascendencia del esfuerzo que se va á intentar, el Poder Ejecutivo, como acto previo al presente proyecto de ley, hizo suya la iniciativa surgida en forma privada en la Honorable Cámara de Representantes á fines del año ppdo., 1912, sobre la convocatoria de un Congreso de Vialidad que aportara á los Poderes Públicos el concurso invaluable de todas las asociaciones rurales y sociedades de fomento del país y de muchos de sus hombres representativos especialmente vinculados á los intereses de la campaña.

Ese Congreso, el primero en su género en el Continente, fué celebrado en los días 6 al 14 de Octubre ppdo. en el local de la Asociación Rural del Uruguay, siendo presididas todas sus sesiones personalmente por el Ministro de Obras Públicas, que dió así una prueba del alto interés que prestaba el Poder Ejecutivo á las cuestiones debatidas.

Los rumbos generales que había trazado el Poder Ejecutivo tuvieron su consagración en el referido Congreso, por lo cual el presente proyecto de ley trae la conformidad, en su parte fundamental, de una Asamblea de Delegados representando intereses agrícolas y ganaderos de toda la República. Se consideró, en primer término, necesario establecer un fondo permanente con destino á la vialidad que irá aumentando con el desarrollo del país y el crecimiento de las rentas públicas.

Ese fondo permanente será formado, por ahora, con el rubro que cada año asigne á ese objeto el Presupuesto General de Gastos, más la patente de vialidad que crea el adjunto proyecto de ley, más el impuesto á las propiedades con frente ó en la zona de influencia de las carreteras.

Debe calcularse así un fondo permanente anual de 1:500.000 á 2:000.000 de pesos por el momento, que irá aumentando año tras año, dentro de las previsiones lógicas.

El programa de trabajos que puede desarrollarse en diez

años, á partir de la promulgación de este proyecto de ley, disponiendo en este período de la suma de 20:000.000 de pesos. sin contar con los rubros provenientes de empréstitos eventuales, es muy importante y vasto.

Basta saber, en efecto, que la mayoría de los trabajos de vialidad existentes que han mejorado en estos últimos años notablemente el estado de la campaña han sido atendidos con la ley de vialidad y obras públicas de Octubre de 1905, que destina á estas obras la suma nominal de 3:500.000 pesos y los refuerzos subsiguientes á esa ley que alcanzan á la suma de \$ 4:678.110.23.

En efecto, desde 1906 hasta el presente año la Dirección de Vialidad ha construído 82 kilómetros de carreteras de macadam, están actualmente en construcción 52 kilómetros y en proyecto 87 kilómetros.

En ese mismo plazo la Dirección de Vialidad ha procedido al arreglo de pasos y caminos en una extensión de 13 kilómetros, estando en construcción 39 kilómetros.

La misma Dirección ha construído en ese período 49 puentes, algunos de ellos de gran importancia, 9 puentes están en construcción, 11 proyectados y 3 en estudio. Las carreteras de acceso á los puentes alcanzan á 36 kilómetros.

El Poder Ejecutivo hace constar con satisfacción que todas estas obras, cometidas y ejecutadas bajo la dirección de ingenieros nacionales, han dado el resultado previsto, no ofreciendo, en la práctica, ningún desperfecto que no sea debido al uso natural y al transcurso del tiempo.

Si este considerable esfuerzo se ha realizado solamente con los recursos establecidos en la ley de 1905 y en algunos ejercicios siguientes, puede calcularse cuánto se hará una vez metodizado el trabajo, cuando el Ministerio de Obras Públicas pueda contar con el fondo permanente para vialidad que crea el proyecto de ley sometido á la consideración de Vuestra Honorabilidad.

Otra reforma importante que se propone es la relativa á la administración de dicho fondo.

El ejemplo de la Comisión Financiera de las Obras del Puerto, ha servido al Poder Ejecutivo para creer que una Comisión semejante de personas de alta representación y capacidad, podría administrar el tesoro para caminos, en condiciones insuperables de prudencia y seguridad.

En cuanto á la patente adicional para vialidad del uno por mil sobre la Contribución Inmobiliaria de la campaña, así como el pago de una cuota obligatoria á los propietarios beneficiados por carreteras, responden estos impuestos á ideas sometidas al Congreso de Vialidad y que merecieron aprobación de los representantes de las asociaciones de agricultura y ganadería, así como de los hacendados presentes á dicho Congreso.

Otras de las reformas que se proponen es la de la aplicación de la ley de 13 de Octubre de 1905 para las expropiaciones de caminos, carreteras y puentes, y la relativa al aforo exacto de la Contribución Inmobiliaria para las expropiaciones de los caminos de acceso á las estaciones ferroviarias.

También se contempla en este proyecto de ley la relación estricta que deben guardar los ferrocarriles con los caminos.

No es posible, en efecto, que un ferrocarril sea próspero y tenga el desarrollo debido si las estaciones no están ligadas por caminos de acceso con las zonas productoras. Así, pues, los trazados deben ser de conjunto, y al estudiar y resolver un plan ferroviario debe resolverse también el de los caminos de acceso á las estaciones, trabajando de acuerdo en un proyecto racional y de conjunto con las Direcciones de Ferrocarriles y Vialidad.

Se ha hecho un estudio también del ancho de los caminos y las carreteras, fijándose éste de acuerdo con los resultados de los últimos Congresos de la Ruta y la experiencia adquirida en el país.

Se organizan los cuerpos de peones camineros, dotándolos de habitaciones aparentes y dándoles facultades para velar por la conservación y la seguridad pública.

Se dispone que la designación de los caminos cuando importen un honor ú homenaje á persona ó entidad, corresponde á la Honorable Asamblea General por estar esta disposición más conforme con la Constitución.

Se adoptan disposiciones, finalmente, relativas al arbolado, á la colocación de chapas y á la belleza y ornato de las rutas.

El proyecto de ley que tiene el honor el Poder Ejecutivo de someter á Vuestra Honorabilidad, no es más que un paso avanzado hacia el progreso, pero no pretende resolver la cuestión de vialidad. Esta solución sólo se obtendrá con una serie de leyes como la presente, en un transecurso de tiempo rela-

tivamente largo, y siempre que el sentimiento nacional que se inicia ahora vigoroso y fuerte en torno de estos problemas, no los abandone.

El Poder Ejecutivo reitera á Vuestra Honorabilidad su alta consideración.

JOSÉ BATLLE Y ORDÓÑEZ.

JUAN CARLOS BLANCO.

PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea general.
etc., etc.,*

DECRETAN:

Artículo 1.º Créase un fondo permanente destinado á la vialidad general, que será atendido con los recursos siguientes:

- A) El producido de los empréstitos para vialidad nacional.
- B) La suma que anualmente, á partir de la presente ley, asigne para vialidad el Presupuesto General de Gastos.
- C) El impuesto á las zonas beneficiadas para la construcción y conservación de carreteras que establece el artículo 14 de esta ley.
- D) Un impuesto adicional que se denominará Patente de Vialidad de uno por mil sobre la Contribución Inmobiliaria rural.

Art. 2.º El importe del fondo permanente se aplicará:

- A) Al estudio sobre trazado general de caminos.
- B) Á la construcción de carreteras y caminos.
- C) Á la construcción de puentes y balsas.
- D) Á la reparación general de caminos.
- E) Á la expropiación de canteras y terrenos que contengan materiales de construcción.
- F) Á la construcción de habitaciones para el personal y camineros y expropiación de los terrenos necesarios para dichas construcciones.
- G) Á la adquisición de herramientas, útiles de trabajo y materiales de transporte.

- H) Á la construcción de locales destinados á talleres, depósitos para herramientas, á la adquisición de maquinarias, á la expropiación de los terrenos destinados á los servicios de la vialidad general.
- I) Á la conservación y mantenimiento de las obras.

Art. 3.º Las operaciones financieras que se relacionan con la vialidad general estarán á cargo de una Comisión honoraria compuesta de cinco personas, bajo la denominación de Comisión Administradora de Caminos, que será nombrada por el Poder Ejecutivo.

Los miembros de esta Comisión se renovarán por bienios, saliendo dos en el primer bienio y tres en el segundo y así en adelante, pudiendo ser reelectos.

La Comisión elegirá de su seno al Presidente y distribuirá entre sus Vocales los otros cargos en la forma que estime más conveniente, nombrará los empleados indispensables para su oficina y formulará el presupuesto de sueldos y gastos que se someterá á la aprobación legislativa.

El presupuesto de la Comisión será pagado mensualmente de los recursos especiales que disponga la misma.

Art. 4.º La Tesorería del Estado y las oficinas recaudadoras pondrán diariamente á disposición de la Comisión Administradora de Caminos las sumas que correspondan con arreglo á esta ley.

Art. 5.º Todos los fondos de la Comisión Administradora de Caminos y los valores que posea, serán depositados en el Banco de la República.

Art. 6.º La Comisión Administradora de Caminos pasará trimestralmente al Ministerio de Obras Públicas y éste al de Hacienda un estado de las operaciones y obras efectuadas en el trimestre, y anualmente presentará una Memoria con todos los datos necesarios para poder apreciar sus gestiones y la situación financiera de la vialidad nacional.

Art. 7.º La Comisión Administradora de Caminos informará y pagará los certificados de obras expedidos por la Dirección correspondiente del Ministerio de Obras Públicas, será oída en el trazado de los caminos, podrá proponer la preferencia de la construcción, en el cierre ó la apertura de los mismos, resolverá la apelación en casos de expropiación, de acuerdo con el artículo 19 y, en general, actuará como Consejo Consultivo en las cuestiones de vialidad.

Art. 8.º El Poder Ejecutivo designará en cada departamento un Comité permanente de cinco vecinos caracterizados que tendrán como misión proponer las obras á efectuarse.

Art. 9.º Á los efectos de la contribución establecida en el artículo 1.º, inciso C) de esta ley, será fijada en las concesiones futuras de ferrocarriles una cuota permanente para la construcción de caminos radiales de acceso á las estaciones.

Art. 10. Á partir de la presente ley se entenderá por trazado de un ferrocarril, al efecto de los estudios por las oficinas técnicas correspondientes, no sólo la vía férrea sino los caminos de acceso á las estaciones.

Los estudios y la construcción de cada ferrocarril y de los caminos, en un radio de por lo menos 20 kilómetros, se harán simultáneamente, en forma de librar al servicio público un sistema completo de comunicaciones.

Art. 11. La expropiación de los caminos de acceso á las estaciones ferroviarias se hará sobre la base del aforo para el pago de la patente de Contribución Inmobiliaria y en la forma establecida en el artículo 19 de esta ley.

Art. 12. En el trazado de caminos que efectúe el Ministerio de Obras Públicas con el asentimiento de la Comisión Administradora de Caminos, se tendrá en cuenta especialmente la estadística de la superficie entregada á la producción agrícola por departamento y por zonas de departamento, así como la estadística del tránsito por los caminos existentes. Á tal objeto las oficinas de estadísticas que correspondan, presentarán cada año al Ministerio de Obras Públicas un mapa de la República con todas las indicaciones que hayan podido obtener respecto al tránsito y á la producción.

Art. 13. La denominación y ancho de los caminos quedan fijados en los siguientes términos:

Caminos nacionales, 40 metros como minimum.

Caminos departamentales, 30 metros como minimum.

Caminos vecinales, 20 metros como minimum.

Carreteras nacionales: plataforma, 9 metros como minimum; calzada, 6 metros como minimum.

Carreteras departamentales: plataforma, 8 metros como minimum; calzada, 5 metros como minimum.

Carreteras vecinales: plataforma, 5 metros como minimum; calzada, 3 metros como minimum.

Art. 14. Las propiedades próximas á las carreteras cons-

truídas ó que se construyan en lo sucesivo, estarán sujetas á un impuesto anual por hectárea de superficie y á otro por metro lineal de frente, que se fijarán partiendo de los siguientes, que se establecen para aforos medios por sección judicial, de \$ 150.00 la hectárea. Estos impuestos se aumentarán ó disminuirán en proporción de los aforos, tomando por base el de \$ 150.00. Las distancias á las carreteras que se indican á continuación, variarán también, pero en cantidades inversamente proporcionales á los referidos aforos.

Los límites máximos y mínimos para las distancias que miden las zonas de influencia serán de 10 kilómetros y 2 kilómetros respectivamente, guardando las demás que determinan las diversas graduaciones, la misma proporción que se establece en la presente ley.

El impuesto no podrá exceder del duplo del establecido para propiedades aforadas á \$ 150.00 la hectárea.

Propiedades con frente á la carretera:

Por hectárea de superficie	\$ 0.80
Por metro lineal de frente	» 0.03

Propiedades con frente á caminos transversales á la carretera y hasta una distancia de 500 metros del eje de ésta:

Por hectárea de superficie	\$ 0.60
Por metro lineal de frente	» 0.02

Estando las distancias comprendidas entre 500 y 1.000 metros:

Por hectárea de superficie	\$ 0.40
Por metro lineal de frente	» 0.01

Entre los 1.000 y 2.000 metros de distancia:

Por hectárea de superficie	\$ 0.20
Por metro lineal de frente	» 0.005

Propiedades con frente á caminos paralelos á la carretera ó que sigan más ó menos la dirección de ésta:

Regirán los mismos impuestos establecidos para las propiedades con frente á los caminos transversales, debiendo medirse las distancias según los ejes de los caminos.

Art. 15. Las propiedades unidas á las carreteras ó caminos por medio de sendas de paso y que se encuentren dentro

de las distancias indicadas, pagarán solamente el importe correspondiente á la superficie.

Art. 16. Los predios que tuvieran frente á la carretera y á otro camino transversal ó paralelo, ó á dos de éstos, pagarán solamente el mayor de los impuestos que corresponda á la situación de sus frentes.

Aquellos con frente á dos carreteras pagarán el importe correspondiente á la superficie y á los dos frentes.

Art. 17. Quedarán afectados por los impuestos en toda su extensión de superficie y frentes todas las propiedades á las cuales las distancias indicadas por el artículo 14 alcancen á 50 metros de frente.

Cuando se trate de propiedades unidas por sendas de paso las distancias se contarán hasta la entrada de las mismas.

Art. 18. Dentro de las plantas urbanas de los pueblos, villas ó ciudades que atravesasen las carreteras regirá, si las Municipalidades no hubieran resuelto la construcción del afirmado con arreglo á las leyes respectivas, un impuesto de \$ 0.10 por metro lineal de frente.

Art. 19. Para la expropiación de los terrenos, ya sea de aquellos que contengan materiales de construcción ó de los necesarios para desviar los caminos existentes ó trazar nuevos, así como de los que se destinen á viviendas de peones camineros, talleres, depósitos y en general á todo servicio inherente á la construcción y conservación de carreteras, puentes y caminos, se aplicará el procedimiento que establece el artículo 5.º de la ley de 13 de Octubre de 1905, sustituyéndose la apelación ante el Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros por la misma ante la Comisión Administradora de Caminos.

Art. 20. El Poder Ejecutivo organizará el personal de sobrestantes, capataces y camineros, dotándolos de las viviendas necesarias. El personal adscripto al servicio de caminos usará el distintivo especial que acuerdan los reglamentos y tendrá entre sus facultades la de arrestar á todos los infractores de las leyes y reglamentos sobre caminos y conservación de árboles y cercos, entregándolos á la policía para ser sometidos á la justicia.

Organizará á la vez, puestos de primeros auxilios en las dependencias de los empleados de caminos y puestos telefónicos para uso del público.

Art. 21. Los nombres de los caminos deberán referirse á su posición geográfica ó á la tradición.

Quando el nombre de un camino importe un honor ú homenaje á un ciudadano ó entidad cualquiera, corresponde la designación á la Honorable Asamblea General.

Art. 22. El Poder Ejecutivo procederá á disponer el arbolado de las carreteras de modo que no importe peligro al tránsito.

También procederá á la colocación y conservación de placas indicadoras en los caminos y parajes de importancia.

Las placas deben ser del tipo que dispongan los reglamentos y serán colocadas formando ángulo con el eje del camino principal.

Art. 23. La Comisión Administradora de Caminos propondrá al Poder Ejecutivo el reglamento de la presente ley.

JUAN CARLOS BLANCO.

INFORMES ESPECIALES AL CONGRESO

Navegación interior

POR EL INGENIERO VÍCTOR BENAVIDES

Jefe de la Dirección de Hidrografía

Los transportes pueden hacerse económicamente dentro de un país por *caminos carreteros*, *caminos de hierro* y *caminos de agua*.

En los primeros, de costo de construcción y conservación elevado, — el transporte por los medios más usuales, es caro, por lo cual sólo se justifica su construcción para cortos recorridos, entre zonas de población *densa* con tierra *valorizada* que soporte ese costo.

Los caminos de hierro, convenientemente estudiados, según la importancia de sus recorridos, sirven eficazmente para poblar con rapidez un territorio extenso. Para facilitar ese objeto será necesario distribuir bien las estaciones y arreglar los caminos que las unen á los centros de mayor capacidad productiva, y para esto se requiere que el estudio de las vías férreas á construir y elección de sus trazados se subordine al examen pericial de la tierra. Es así que en Norte América se ha procedido y también la Argentina sigue esa huella en su rápido desenvolvimiento.

Los caminos de agua naturales, ríos y arroyos navegables brindan á los países bien dotados á ese respecto, como el nuestro, el medio más económico de transporte. Por eso es necesario estudiarlos, proyectar y realizar el mejoramiento y utilización progresiva de ellos. El acceso fácil y permanente á esas vías navegables debe procurarse de inmediato por medio de caminos que permitan un tránsito permanente.

Los Estados Unidos de Norte América nos pueden servir de guía á ese respecto: allí se inició, desde los primeros momentos del desarrollo de ese país, el estudio, mejoramiento

y navegación de sus numerosos ríos, sin preocuparse de grandes obras del porvenir que sólo se justificarán cuando el gran tráfico de la riqueza creada las demande. Vemos hoy mismo importantes ríos en ese país, sirviendo un tráfico considerable, con sus riberas naturales todavía, pero con las obras más necesarias (á veces muy rudimentarias pero eficaces) en sus cauces, para asegurar el calado requerido por los transportes actuales.

Y no se crea que los recursos que se requieren para el mejoramiento progresivo de nuestra navegación interior son exagerados, sino por el contrario muy reducidos, si se piensa en los beneficios que su empleo reportaría á la Nación.

La experiencia y estudios hechos permiten aclarar esa afirmación, estableciendo algunas comparaciones.

En nuestro país debe, pues, propenderse con tesón al *mejoramiento de sus vías navegables y caminos de acceso á ellas* y á la construcción de nuevas vías férreas bien estudiadas.

El presupuesto total de las obras de encauzamiento en construcción en el bajo río Negro en una extensión de 60 kilómetros (ó sea entre Mercedes y Yaguarí), fué fijado en \$ 60.000; actualmente ya hay construídas obras en una tercera parte y todo hace prever que dentro de esa suma se podrá terminar todo el mejoramiento de esa zona. Se tendrá por lo tanto dentro de un costo de \$ 1.000 más ó menos por kilómetro de río las obras de encauzamiento que permitan conservar económicamente la profundidad requerida para la navegación de esa zona.

Es interesante también á ese respecto la comparación aproximada siguiente entre varios de los ríos ya estudiados y cuya canalización ó la simple regularización se proyecta actualmente, y una carretera del tipo más económico, construída en el país.

RÍO NEGRO (ENTRE MERCEDES Y PASO DE LOS TOROS)

La pendiente del río entre Paso de los Toros y Mercedes es de 14 c/m. por kilómetro, pero como el tráfico se hace en los dos sentidos, nuestros cálculos serán el promedio de los obtenidos á la subida y á la bajada, y siempre considerando el río á corriente libre.

Tomemos el tipo de los vapores actuales que hacen ese recorrido (tipo de barcos completamente antieconómicos para el transporte). Estos tienen 25 metros de eslora, 5 de manga, 0.80 de calado, con un tonelaje útil de 40 toneladas.

Veamos su resistencia á la tracción y á la velocidad de 1 m. por segundo.

Á la subida será:

$$R = K. S. V^2 = 10 \times 4 \times (3.00)^2 = 360 \text{ Ks.}$$

Á la bajada será:

$$R = K. S. V^2 = 10 \times 4 \times (0)^2 = 0 \text{ Ks.}$$

El promedio será igual á 180 kilómetros siendo K. coeficiente = 10; (ya determinado experimentalmente en dichas embarcaciones), S. la sección mojada y V. la velocidad del barco más la velocidad del río á la subida y la diferencia de esas velocidades á la bajada.

Para considerar una carretera de iguales condiciones la suponemos sea horizontal y tendremos:

$$R = 40 \times 30 \text{ Ks.} = 1.200 \text{ Ks.}$$

Vemos inmediatamente que si el esfuerzo de tracción es 6,6 veces mayor en una carretera, resulta 6,6 veces más económico hacer el transporte por el río que por una carretera.

Si en vez de considerar este tipo de barcos consideráramos otro mucho más ventajoso, sin recurrir todavía al remolque, que lo sería aún más, tendríamos por ejemplo; una chata á propulsión propia de igual fuerza que la de los vapores mencionados de 30 metros de eslora, 6 de manga y 1.50 de calado, con un tonelaje útil de 200 toneladas.

Para el barco á la subida $R = K. S. V^2 = 10 \times 9 \times (3.00)^2 = 810 \text{ Ks.}$, y siendo 0 á la bajada, dará un promedio de Ks. 405 y para una carretera $R = 200 \times 30 = 6.000 \text{ Ks.}$ ó sea una relación de 14,8 á favor del río.

Tenemos además, que el precio de 8.000 pesos por kilómetro de carretera, se puede admitir como un minimum en nuestro país.

El costo de las obras del río Negro del Paso de los Toros á Mercedes para navegar *permanentemente* con una profundidad mínima de 1. m. 50, no excederá seguramente de pesos 2.000.000 en todo el recorrido de 316 kilómetros; lo que nos

da un gasto por kilómetro de \$ 6.328 ó sea \$ 1.26 la relación de gasto á favor del río Negro canalizado.

En total tenemos, pues, que las obras y transportes del río Negro canalizado serán: $14,8 \times 1,26 = 18.65$ veces más ventajosas que las de una carretera de igual longitud.

Esto es en cuanto al río Negro; pero si tomamos cualquiera de los otros ríos, nos encontramos con ventajas más ó menos iguales, debido á que si el río Negro es muy ancho y las obras resultan más costosas, en cambio los demás ríos son de mayor pendiente.

Estas relaciones se han sacado en el supuesto de que fuera posible construir *económicamente* carreteras en el valle, próximas á los ríos, lo que es completamente imposible; — su costo se elevaría tal vez á más del doble (\$ 16.000) del previsto anteriormente, debido á tener que cruzar todos los arroyos afluentes con valiosos puentes en las proximidades de sus barras.

Luego, entonces, resulta otra inmensa ventaja á favor de la vía fluvial y es que el transporte puede hacerse económico precisamente en los centros de producción, que necesariamente tendrán que ser en los valles próximos á las vías navegables. La carretera *buscando su economía* tendrá, por el contrario, que alejarse de estos valles. Sin embargo, hay que tener en cuenta, como ya se ha dicho, que nada serían las vías navegables si no tuvieran caminos de acceso permanente á los puertos de embarque; de donde se saca la conclusión que una vía no excluye la otra; sino muy al contrario se complementan y es pues indispensable arreglar caminos de acceso á los ríos, tanto más próximos unos caminos de otros, cuanto mayor sea la densidad de población.

La carretera, ya se ha dicho, se justifica cuando hay *densidad de población y alta valorización de la tierra*, y esto se consigue precisamente en países nuevos por medio de las vías navegables y los ferrocarriles.

La carretera vendrá, pues, más tarde ligando los centros poblados próximos entre sí que la han de costear y conservar, porque son esos centros los que la utilizarán en el intercambio de productos y personas.

De lo dicho se desprende también que sería ilógico proyectar una larga carretera á pretexto de unir dos centros de gran población si esa vía no ha de unir á la vez otros centros intermediarios de suficiente población y producido, pues que re-

sultaría antieconómico pretender que los productos y personas de los centros *extremos y distantes*, den la suficiente frecuentación sobre esa vía para justificarla, cuando la vía *navegable* y la *vía férrea* las unirían con las ventajas ya apuntadas. Precisamente en este caso se encuentra una carretera entre Montevideo y Colonia que correría por zonas sin población suficiente aún, desde su salida del Departamento de Montevideo hasta la Colonia, puntos ya ligados por ferrocarril y navegación. Convendría al contrario mejorar los ríos Rosario, San José y Santa Lucía, para que la zona intermediaria (Colonia Valdense, Suiza, Santa Ecilda, Libertad, etc.), con cortos caminos de acceso á aquéllos, aumenten su población y riqueza antes de pensar en la mencionada carretera.

Á continuación anotamos algunos datos estadísticos referentes á la navegación del alto río Negro, iniciada el año 1906 con cinco vapores de las siguientes características:

Eslora 25 metros, manga 5 metros, calado con 40 toneladas metros 0.80.

El promedio anual de días navegables desde 1906 á 1912 inclusive fué de 164 días, habiendo variado el transporte de 200 toneladas en el primer año de iniciada la navegación á 3.858 en el año 1912. El producido en 1912 en el cual se navegó 227 días fué de \$ 22.790.

Tocante á los recursos necesarios para la construcción de carreteras, es indudable que el procedimiento seguido hasta ahora es defectuoso; hoy costean *todo el país* las carreteras que se construyen en determinadas zonas, y no es justo que un habitante de Rivera esté pagando sus impuestos para hacer caminos en el Departamento de Canelones. Es necesario legislar sobre este punto, gravando la propiedad que resulte directamente beneficiada.

Tenemos una ley sabia á ese respecto, la votada para la canalización del río Negro — (la que será necesario hacer efectiva á los demás ríos) — que grava la propiedad ribereña beneficiada directamente por la navegación, y sería equitativo y de utilidad práctica el hacer lo mismo para las carreteras. En esta forma se podría con facilidad llevar adelante muchos

trabajos de esta índole sin recurrir al Tesoro Público, y no dejar á los terratenientes en igualdad de condiciones, tanto el que está al lado de una vía pública como el que se encuentra á gran distancia de ella.

PUENTES

Dadas las condiciones especiales de nuestra red fluvial, en la que las variaciones hidrométricas están sujetas solamente á la mayor ó menor abundancia de las lluvias, es natural que produciéndose éstas en mayores proporciones en el invierno y en la primavera, se produzcan en esas épocas las grandes crecientes que todos conocemos. Estas grandes avenidas, dada la chatura, diremos así de los talves, toman proporciones considerables siendo muy común que el río se ensanche 4 ó 5 veces y más que el ancho de su lecho menor, llegando al mismo tiempo á gran altura el nivel de las aguas.

En vías fluviales de esta índole sería muy onerosa la construcción de puentes que aseguraran un tráfico permanente.

Es por esta razón y teniendo en cuenta la poca duración de esas crecientes excepcionales que me inclino á los puentes poco costosos y sumergibles, para efectuar el pasaje.

Ya tenemos varios en nuestro país de esta naturaleza y no podrá objetárseles mayores inconvenientes por su poca altura, por cuanto como coinciden siempre las grandes crecientes con las lluvias torrenciales, el tránsito queda casi completamente interrumpido en nuestra campaña.

Sólo se justificarían los grandes puentes insumergibles en aquellos caminos, que uniendo dos puntos de gran importancia, exigen un tráfico muy intenso y continuo.

Se llama la atención sobre un punto de importancia para evitar en el futuro gastos inútiles por imprevisión, y éste es el referente á la intervención que deberá tener la Dirección de Hidrografía, siempre que se trate de construir algún puente sobre ríos ó arroyos de importante caudal de agua; para ello convendría establecer que en la construcción de puentes sobre los ríos á que se refiere la ley del 22 de Junio de 1911 y otros ríos y arroyos navegables ó susceptibles á ser mejorados para la navegación del futuro, intervendrá la Dirección de Hidrografía para fijar la altura mínima de ellos ó el establecimiento de pasos navegables según los casos y el desagüe lineal

mínimo que mejor se armonice con las obras de mejoramiento proyectadas ó ejecutadas en aquellas vías fluviales.

BALSAS

Indudablemente uno de los medios económicos para cruzar nuestros grandes ríos consiste en la utilización de balsas, las que, con un gasto insignificante, podrán por muchísimos años suplir perfectamente al tráfico de muchas zonas de nuestro país.

Ya la actual Administración se ha preocupado de ello, y ha construído algunas (10) en los puntos donde más urgentemente eran reclamadas, las cuales si bien llenarán por mucho tiempo las necesidades locales, no son del tipo que convendría para un tráfico intenso.

Éstas sólo han costado á la Administración \$ 2.290 cada una.

Pero al encarar el problema en la forma que indudablemente se encarará en el futuro, es necesario optar por la construcción de grandes balsas que pueden con suma rapidez conducir de una ribera á la otra á un tren completo de carros.

Estas balsas deberán ser dotadas de motores económicos ya sea de petróleo ó nafta, y en las riberas, de embarcaderos de construcción económica que puedan utilizarse con cualquier altura del agua. Al mismo tiempo deberían construirse y anclarse los cables de modo que cuando el río empiece á correr con fuerza, esta misma fuerza pueda ser utilizada para poner en movimiento la balsa.

En esta forma se solucionaría económicamente el pasaje de los grandes ríos sin recurrir, por ahora, á los puentes insumergibles de elevado costo, á los que — si se les construyesen desde ya — seguramente que para la época en que realmente el tráfico los exigirá habría necesidad de dotarlos de nueva estructura metálica.

En resumen, creo que para el desarrollo de la riqueza nacional es necesario crear y perfeccionar las vías de transporte en la siguiente forma:

Navegación. — Mejoramiento gradual de los ríos y arroyos navegables.

Patentes de Rodados y temas sobre vialidad

POR EL SEÑOR FELIPE SUÁREZ

Intendente del Departamento de Colonia

MEMORÁNDUM

Elevado al Exemo. señor Ministro de Obras Públicas, en cumplimiento de la circular de fecha 18 de Noviembre de 1910, relativa á las opiniones de la Intendencia, en cuanto considere necesario introducir modificaciones en la ley del Impuesto de Rodados en vigencia.

ESCALA DEL IMPUESTO

Á juicio de la Intendencia y por los fundamentos que expresará, la escala vigente del impuesto debe modificarse, estableciéndose en la nueva ley, de manera que haya relación entre lo que paga el contribuyente y los perjuicios que causan los vehículos á la vialidad, ya sea por el número de ruedas y construcción de los mismos, ó ya por la carga máxima que pueda conducir.

Con este criterio, la Intendencia del Departamento de Colonia considera que el artículo de la ley relativo al impuesto que rige en campaña deberá modificarse, subdividiéndose el pago del impuesto á condiciones semejantes á las que rigen para el Departamento de la Capital, estableciéndose en el artículo de la ley la siguiente escala de distribución:

1.º Vehículos de carga, con 4 ruedas, con elásticos y con capacidad hasta 1.000 kilos	\$ 4.00
2.º Vehículos de carga, con 4 ruedas, con elásticos y con capacidad hasta 3.000 kilos	» 6.00
3.º De 2 ruedas, sin elásticos, con capacidad hasta 1.000 kilos	» 10.00
4.º De 2 ruedas, sin elásticos, con capacidad hasta 2.000 kilos	» 12.00
5.º De 4 ruedas, sin elásticos, con capacidad hasta 3.000 kilos	» 12.00

6.º Carretas de pértigo, no pudiendo cargar más de 2.000 kilos	\$ 15.00
7.º Carros de 2 ruedas, sin elásticos, con capacidad para más de 2.000 kilos	» 15.00
8.º Vehículos para personas, siendo de alquiler ...	» 15.00
9.º Vehículos para personas, al servicio de los establecimientos rurales y siempre que ocupen las vías públicas y que sus dueños no tengan domicilio en los centros urbanos	» 12.00
10. Los mismos para uso particular en los centros urbanos	» 18.00
11. Vehículos de 2 ruedas, con asiento para una ó dos personas.....	» 6.00
12. Carros fúnebres en las capitales de los departamentos	» 18.00
13. Los mismos en las villas ó pueblos que no sean capitales	» 18.00
14. Automóviles de carga, por H.P.	» 2.50
15. Automóviles para personas, uso particular ó de alquiler, por H.P.	» 2.00
16. Los vehículos de 4 ruedas, sin asientos fijos con capacidad para 1.000 kilos y cuya construcción sea semejante á breack, que utilizan los agricultores y todo establecimiento rústico, en la conducción de cargas y accidentalmente con sus familias ó pasajeros	» 8.00
17. Los mismos vehículos, de construcción semejante á carruajes ó breack, con asientos fijos y capota, y de caja recta, aun cuando alternativamente, se utilizan en el transporte de pasajeros y cargas. »	10.00

La tarifa precedente se propone como substitutiva de la que está en vigencia, por las razones siguientes:

La ley actual grava con igual patente á todo vehículo de carga de 4 ruedas y con elásticos, sin distinguir que dentro de esa misma categoría hay unos que cargan un máximo de 1.000 kilogramos, mientras que otros, con igual número de ruedas y también con elásticos, cargan 2.000, 2.500 y 3.000 kilogramos.

La destrucción de los caminos públicos está en razón directa del daño que causa cada vehículo, según el peso que

conducen, y desde luego no hay equidad en que pague igual suma por impuesto, el que más destruye que el que destruye menos, aparte de la consideración de la utilidad que reportan los dueños de esos mismos vehículos, según puedan conducir mayores cargas.

Las carretas de pértigo, tiradas por bueyes, son por excelencia el elemento destructor de las vías públicas: primero, por los grandes pesos que conducen; segundo, por la lentitud de las marchas; y, por último, porque cuando se detienen ó caen en mal paso ó en terrenos pesados, los giros que ejecutan esos vehículos, sobre una sola de las ruedas, abren grandes fosos, donde se estancan las aguas pluviales, para convertirse más tarde en zanjas y pantanos, cuyas reparaciones importan permanentes erogaciones al erario municipal.

En concepto de la Intendencia, hay verdadera conveniencia en prohibir la circulación de esta clase de vehículos, pues cualquiera que sea el impuesto con que se les grave, nunca compensarán los perjuicios que ocasionan.

No siendo posible ni justo establecer esa prohibición de inmediato por los trastornos que ella causaría, principalmente en algunos departamentos del interior, donde ese medio de transporte está muy generalizado, el recargo paulatino y sucesivo en el impuesto, traería como consecuencia la supresión paulatina, ganando los intereses del fisco y hasta los intereses del comercio y de las industrias, que conseguirían eliminar ese medio primitivo de transporte, sustituyéndose en pocos años por el de otros de más rápida y hasta más económica conducción.

En este departamento, las carretas de bueyes abundan en algunas secciones, principalmente en las de Carmelo y Nueva Palmira, y en ellas es donde el infrascripto ha podido apreciar los daños que causan en la vialidad general. Baste decir que, no obstante la constante preocupación de las autoridades municipales, no hay posibilidad de mantener ninguna obra de vialidad y que aun en los mismos caminos naturales, el pasaje de las carretas, queda señalado por huellas profundas, por las que se encauzan las aguas, formando á ambos lados de las sendas, zanjas paralelas de 20 y 50 centímetros de profundidad, interceptadas, alternativamente, por fosos que en las épocas de las lluvias se convierten en peligrosos pantanos, por donde no es posible transitar.

Los carruajes de alquiler y los particulares de establecimientos rurales, están gravados con un mismo impuesto; no hay equidad en esa escala.

Con los coches de alquiler se ejerce comercio y aparte de esta consideración, esos vehículos utilizan y destruyen más las vías públicas, por lo mismo que por su destino tienen que rodar más que los que pertenecen á establecimientos rurales. Aquéllos viajan permanentemente, mientras que éstos viajan por excepción. Podrá decirse que los carruajes de alquiler soportan también el gravamen de la patente de giro de cochera, pero eso no es cierto. La ley de patente de giros impone el pago de esa patente cuando en los depósitos de carruajes hay más de dos vehículos, y esto no ocurre generalmente en los pueblos de campaña, pues casi siempre los carruajes son de propiedad del conductor.

En cuanto á los coches de *establecimientos rurales*, habría conveniencia en establecer en la ley la aclaración siguiente: “siempre que sus dueños no tengan domicilio en los centros urbanos” y la aclaración se impone, porque, á pretexto de que los propietarios tienen estancia ó chacras, aun cuando no residen en ellas, munen sus carruajes con patentes de doce pesos, como si realmente estuvieran al servicio de sus establecimientos.

La Intendencia puede comprobar esa defraudación de seis pesos por cada vehículo, con sólo decir á V. E. que durante el ejercicio pasado, en el Departamento de Colonia, solamente se han expedido ocho patentes “para carruajes particulares”:

1 en Colonia.

2 en Nueva Palmira.

4 en el Rosario.

1 en Nueva Helvecia.

Las categorías señaladas con los números 16 y 17 en el capítulo “Escala del Impuesto” de este *Memorándum*, tienen por objeto evitar, igualmente, una importante defraudación de la renta.

Los agricultores y demás industriales de campaña utilizan una clase de vehículos de construcción mixta, muy semejante al tipo de verdadero break, vehículos que sirven principalmente para la conducción de personas y nunca para cargas, propiamente considerados.

Se diferencian de los verdaderos carruajes en que la “caja”

del vehículo es recta, ó sea sin la “curva” debajo de la cual giran en los coches las ruedas delanteras y el pescante ó tren que las sostiene, — siendo el resto de la construcción la de un verdadero coche.

Á pretexto de que en esos vehículos se transportan cargas livianas, los contribuyentes los distinguen con el nombre *sui generis* de “jardineras”, alegando que no están gravados con la patente mayor ó sea la de *doce pesos*. La falta de precisión de la ley para distinguirlos, ha sido objeto de diversas reglamentaciones de orden municipal, pero, alegándose el silencio de la ley, las autoridades y los interesados les han dado distintas interpretaciones, y las reclamaciones, aparte de originar controversias, se han traducido siempre en un perjuicio considerable del interés fiscal.

Para evitar esos inconvenientes y garantizar la percepción del impuesto, la Intendencia propone la aclaración de los incisos indicados.

El artículo 4.º de la ley vigente, que establece que, en los departamentos de campaña “podrán incluirse, en la patente mayor, hasta dos vehículos del mismo destino”, sin precisar si esos vehículos deben ser de carga ó para personas. Los términos generales en que está redactado ese artículo, favorece tanto á unos como á los otros, y, aun cuando se establece que no podrán rodar, sino alternativamente, no por eso debe de ser objeto esa cláusula de una buena defraudación.

Parece que la mente del legislador fué la de que ese favor alcanzara solamente á los vehículos para personas, dado lo que legisló para la capital, en el mismo artículo, pues mientras que para ésta establece que en la patente podrán incluirse hasta *dos carruajes*, en lo que á campaña se refiere establece que podrán hacerlo con *dos vehículos, del mismo destino*, lo que permite al contribuyente exigir que la oficina, incluya en las planillas, lo mismo los de carga que los de pasajeros — pero siempre haciendo coincidir el destino. Con esta liberalidad muchos vehículos de carga escapan al pago del impuesto, pues el defraudador, para ponerse á cubierto de los inspectores, suele alegar que ha extraviado la planilla y la tablilla, y obtiene de las oficinas un certificado (artículo 27 de la ley) y con esa documentación hacen rodar los carros ó carruajes, te-

niendo cuidado de que no viajen juntos — y llevando consigo los conductores los recaudos suficientes para burlar á los inspectores fiscales, habiendo tenido, desde un principio, la precaución de gravar con el mismo número á fuego el de empadronamiento que corresponde al vehículo.

La obligación que tienen en la capital los propietarios de permitir el acceso á sus establecimientos á todo empleado empadronador, debiera ser extensiva á los departamentos de campaña, cometiéndose á la policía la formación del censo de vehículos, en sus respectivas secciones. Este censo, la Intendencia lo hizo levantar en el año 1910 por las autoridades policiales del departamento, utilizando la buena voluntad del señor Jefe Político, á quien pedí su cooperación, y puedo asegurar que esa medida de contralor ha dado resultados provechosos produciendo en la renta un aumento que fué al fin del ejercicio económico de bastante consideración.

ESTADO ANEXO DEMOSTRANDO LA RECAUDACIÓN DE PATENTES DE RODADOS DESDE EL AÑO 1907 - 1908, FECHA EN QUE SE CREARON LAS INTENDENCIAS, Y EL EJERCICIO 1912 - 1913.

Ejercicio 1907 - 1908	\$	27.276.00
» 1908 - 1909	»	31.517.75
» 1909 - 1910	»	34.163.75
» 1910 - 1911	»	36.454.50
» 1911 - 1912	»	39.189.25
» 1912 - 1913	»	40.749.37

Se nota el aumento que año á año ha tenido el impuesto en este departamento, á pesar de que por leyes especiales se han exonerado á varios centros importantes de agricultura, con perjuicio evidente de la renta, y lo que á juicio del que suscribe no representa beneficio para la industria, sino á los propios dueños de campos que los subdividen en pequeñas parcelas destinándolas á colonias agrícolas, ó bien hacen la misma subdivisión, para arrendarla á colonos, siendo un medio de obtener con más ventajas ocupantes, previniendo que están exentos de patentes de rodados, y además sus dueños se ven exonerados del Impuesto de Contribución Inmobiliaria,

privándose también por este último medio á la Municipalidad de otra renta — 1 ‰ de Contribución Inmobiliaria.

En el artículo 9.º de la Ley de Patentes vigente, en su inciso 2.º — se establece que los vehículos pertenecientes á los agricultores abonarán la mitad de la patente fijada en este inciso y el anterior, exceptuando los vehículos sin elásticos que pagarán la patente íntegra.

Esta concesión será otorgada exclusivamente á aquellos agricultores que justifiquen debidamente su condición de tales, y la propiedad de sus vehículos, ante la Intendencia Municipal; entiende la Intendencia que es esta una liberalidad de la ley que debe derogarse, pues los agricultores aisladamente poco es lo que benefician, en cambio, siendo muchos los que se amparan á tal beneficio, hacen disminuir notablemente la renta, con perjuicios para los intereses municipales y como consecuencia para los de los particulares, pues la Municipalidad se ve privada de hacer mayores obras de vialidad por la menor producción de sus rentas.

La causa que más ha influído en los aumentos que han venido sucediéndose, considero sea la constante revisación que han ejercido los revisadores nombrados, con facultad de trasladarse de una sección á otra.

Un proyecto de impuesto destinado á fomentar los recursos para vialidad

POR EL SEÑOR ALEJANDRO BEISSO

HACENDADO

Los esfuerzos que vienen realizando los Poderes Públicos desde algunos años á esta parte, tendientes á facilitar y abaratar el tráfico de la producción y del comercio, mediante la construcción de caminos carreteros y obras de arte sobre los cursos de agua que estos atraviesan, se traducen en gastos de importancia que han sido cubiertos, en parte, con rentas generales y en parte con recursos extraordinarios.

Teniendo conocimiento de que estos últimos se hallan totalmente comprometidos y que es forzoso arbitrar nuevos, para que la serie de obras útiles y reclamadas que están en ejecución y en estudio no sufran entorpecimiento, he pensado, que la principal riqueza del país, la ganadería, por la holgura de su desarrollo y por el alivio tributario en que se desenvuelve, es la indicada para cooperar á la acumulación de fondos que necesita y demanda nuestro Ministro de Obras Públicas.

Tres capítulos de los más importantes de la riqueza nacional escapan al impuesto: la deuda pública, los capitales colocados en hipotecas y los bienes llamados semovientes.

Si bien existen razones atendibles para que no se altere la situación de los primeros, no sucede lo mismo con el último, por tratarse de un factor que no alterará en lo más mínimo su valor, al ser alcanzado por el impuesto, y éste será abonado por el verdadero dueño del capital.

Es tiempo ya de que el lote de las cargas públicas se distribuya en forma más equitativa de lo que sucede hasta el presente, en que la población es la impuesta en vez de serlo la riqueza.

Así, por ejemplo, en el último ejercicio económico, el consumo ó sea la población dió á rentas generales \$ 15:000.000 y la riqueza territorial y comercial, \$ 4:200.000.

¿Qué razones realmente eficientes pueden existir para eximir

la enorme fortuna ganadera de todo impuesto? El dueño de haciendas no tiene los riesgos permanentes á que está sujeto el comercio, ni sufre la concurrencia á que está expuesto el industrial, que con arreglo á nuestro sistema tributario, se hallan en una situación notoriamente desventajosa con relación á aquél y eso no obstante prosperan y soportan bien los impuestos que les alcanzan.

Hasta ahora por un convencionalismo injustificable se ha estado contemplando á los ganaderos de quienes se ha hecho una *clase* especial y superior, ajena por así decirlo á las obligaciones del Estado; ese favor excepcional debe desaparecer, exigiéndose á la referida clase su cuota, parte de cargas generales.

No obstante lo que se diga de los riesgos y perjuicios que experimenta el estanciero con las secas, las langostas y con las enfermedades del ganado, lo cierto es que todos se enriquecen y es *rara avis* el hacendado que pierde su capital, en tanto que forman legión los comerciantes que quiebran y los industriales que vienen á menos.

El estanciero es el único que vende sus productos haciendo todas sus operaciones al contado, sea en su campo ó en la tablada, pues tal es la costumbre tradicional é inmovible en la venta de haciendas, debido á esto *su capital* está siempre en *su poder*.

En cambio, tanto el industrial como el comerciante, si no hacen concesiones de crédito, no sólo no extienden sus operaciones, sino lo que es más corriente, que no vendan nada ó muy poco, y cuando la campaña sufre, son ellos en realidad las verdaderas víctimas y los páganos, pues el 20 ó 30 % de estos deudores á la capital, se concursan y piden quitas desde 50 hasta 80 %.

Puede afirmarse, pues, que el propietario de haciendas es hombre de capital sólido y efectivo, y no será por cierto este pequeño impuesto el que pueda llevarlo á la ruina de sus operaciones ganaderas, en tanto el que negocia en los múltiples ramos del comercio, por regla general está en descubierto, y las existencias que posee, no todas son de su propiedad, resultando anómalo que el primero, en una situación enviable, nada entregue de sus beneficios, y el segundo que vive en la incertidumbre y la zozobra, soporte la mayor suma de impuestos.

Para que se vea cuál es la situación efectiva de los dos gremios colocados uno frente al otro, por lo que se refiere á *capital, gastos é impuestos*, considero útil y oportuno poner los siguientes ejemplos.

Tomo una estancia poblada en las condiciones más ó menos de la que yo poseo con

3.500 cabezas de vacunos á \$ 12.00	\$ 42.000.00
200 yeguarizos á \$ 10.00	» 2.000.00
12.000 ovejas á \$ 1.50	» 18.000.00
Total	<u>\$ 62.000.00</u>

Como se ve, el ganado está aforado á bajo precio.

Su presupuesto anual de gastos es el siguiente:

Un capataz á \$ 40.00 mensual	\$ 480.00
Cuatro peones á \$ 10.00 mensual	» 480.00
Gastos de alimentación:	
1 oveja por día á \$ 1.20 cada una, en 365 días. »	438.00
Yerba, fariña, galleta, fideos, arroz, mazamorra y otras menudencias, ...	» 140.00
(El cuero de las ovejas que se carnean, alcanza y sobra para abonar la yerba, fariña, etc.)	
Total.....	<u>\$ 1.538.00</u>

Los arrendamientos casi siempre se abonan con el importe de las ventas de lanas que alcanzan á cubrir el importe de ellos.

Único impuesto que paga hoy un estanciero por el capital de \$ 62.000.00 que lo hace fructificar con un moderado gasto de \$ 1.538.00, es el de la insignificante *Patente de Perros, dos pesos*.

Veamos ahora lo que ocurre con modestos elementos de los gremios comerciales, que los tomo justamente en las más pequeñas esferas, á fin de que resulte más brutalmente el contraste.

Peluquería situada en la calle Colonia y Avenida General Rondeau.

Capital	\$	3.000.00
Presupuesto anual.		
Alquiler á razón de \$ 35.00 mensual	\$	420.00
Gas y Luz Eléctrica \$ 6.50 mensual	»	78.00
2 dependientes á \$ 28 mensual	»	672.00
Lavado \$ 8.00 mensual	»	96.00
Pequeños gastos y útiles	»	100.00
Total.....	\$	<u>1.366.00</u>

Paga por impuestos lo siguiente:

Patente de giro anual	\$	37.50
Impuestos municipales \$ 3.50 mensual	»	42.00
Total.....	\$	<u>79.50</u>

De donde resulta que un capital de \$ 3.000.00 requiere para hacerlo producir, un gasto anual de \$ 1.445.50 sin contar el trabajo personal del propietario, sin tener en cuenta las pérdidas originadas por los fiados (contingencias por la que no pasan los estancieros), y tomándole el Estado por concepto de impuestos \$ 79.50 al año.

Modesto industrial lustrador de calzado, calle 18 de Julio entre Avenida de la Paz y la Plaza Libertad.

Alquiler á razón de \$ 20.00 mensual	\$	240.00
1 lustrador á \$ 18.00 mensual	»	216.00
2 muchachos á \$ 12.00 mensual	»	288.00
Luz Eléctrica \$ 2.00 mensual	»	24.00
Varios útiles \$ 2.00 mensual	»	24.00
Total.....	\$	<u>792.00</u>

Paga por impuesto lo siguiente:

Patente de giro anual	»	15.00
Impuestos municipales	»	24.00
Cómputo de gastos al año.....	\$	<u>831.00</u>

ó sea más de la mitad de lo que invierte un estanciero que ocupa un campo de 10 ó 12 mil cuerdas, sobre el que existe un capital de \$ 62.000.00.

Como último ejemplo, para hacer resaltar las anomalías é injusticias de nuestro sistema tributario, debo referirme á lo que paga en Montevideo un hortelano para poder vender los productos de su huerta. *Cincuenta centésimos*, por derecho de piso cada noche que entra con su carro á la ciudad para disfrutar de las molestias y contrastes que ofrece nuestro mercado de verduras. Suponiendo que sólo entra veinte veces por mes al mercado, la Municipalidad le toma *ciento veinte pesos al año* sobre el fruto de su rudo y mísero trabajo.

Resumiendo, tenemos lo siguiente:

	Capital	Gastos	Impuesto
Estanciero	\$ 62.000.00	\$ 1.538.00	\$ 2.00 (1)
Peluquero	» 3.000.00	» 1.366.00	» 79.50
Lustrador de calzados. »	0.000.00	» 792.00	» 39.00
Hortelano	Su trabajo	Su trabajo	» 120.00

(1) Patente de perros.

Creo, pues, que no sólo se justifica, sino que puede defenderse con acopio de razones, el establecimiento de un modesto impuesto sobre el enorme capital semoviente que existe en el país y que en nada contribuye á las rentas generales.

Mi idea consiste en fijar 3 centésimos por cada animal vacuno ó yeguarizo, y tres pesos por cada millar de ovinos.

Pagaría, pues, el estanciero que he citado como ejemplo lo siguiente:

3.500 cabezas de ganado á \$ 0.03 cada una...	\$	105.00
200 yeguarizos á \$ 0.03 cada uno	»	6.00
12.000 ovinos á \$ 3.00 el millar	»	36.00
ó sea por un capital de \$ 62.000.00	\$	<u>147.00</u>

lo que es realmente insignificante, comparado con lo que pagan el peluquero, el lustrador y el hortelano, éste último sin capital, solamente el que produce con su trabajo, y abona por impuesto \$ 0.50 diarios ó sean \$ 180.00 anuales.

No puede pensarse hoy en gravar con nuevos impuestos al comercio que está ya por demás recargado, con los directos é indirectos que pesan sobre él.

Tampoco en la contribución directa que ha sido elevada en la cuota y en los aforos.

Debe, pues, recurrirse á la riqueza efectiva, cuyos poseedores son más ó menos personas pudientes y que por una exa-

gerada contemplación no entregan hasta hoy, para las crecientes necesidades del Estado, una mínima parte de sus seguros y constantes beneficios.

Lo que se les toma por el moderado impuesto, que según mi opinión debe establecerse, se destinará á proseguir la construcción y mantener la conservación de los caminos carreteros, con lo que saldrán beneficiados, en primer término los propietarios rurales y hacendados, destinándose asimismo una parte del empréstito, por ejemplo *dos millones*, al arreglo de los caminos departamentales y vecinales que conduzcan á puertos del litoral fluvial y marítimo y á estaciones del ferrocarril.

De este modo no quedará un solo departamento que no reciba su parte de beneficios, y la ley será más favorablemente acogida en todo el país, porque la mayoría de los hacendados, muy pocos aprovechan las carreteras de los caminos nacionales.

No sucede así con los vecinales y departamentales, que son los que dan acceso á las estaciones de ferrocarril y fluviales, que son los que necesitan diariamente para movilizar sus productos, etc.

Dichos caminos se encuentran hoy en su mayoría *intransitables* y son, á mi juicio, los que debe el Gobierno proceder de inmediato á las reparaciones que ellos demanden.

Al efecto, se emitirá un Empréstito de Puentes y Caminos de *cinco millones* con 5 % de interés anual pagadero bimestralmente, y 1 % de amortización anual acumulativa que se hará trimestralmente, lo que demandará una suma de 300.000 pesos al año cuando se halle totalmente lanzado.

Teniendo en cuenta que la existencia de ganado en la República se calcula en 8 millones de vacunos, 2 millones de yeguarizos y 22 millones de ovinos, cifras que con toda exactitud se conocerá muy en breve, gracias á la obra del censo emprendida por el actual Gobierno, que con seguridad nos prepara gratas é inesperadas sorpresas, el impuesto indicado re-dituaría.

8.000.000 de vacunos, á \$ 0.03 cada uno	\$ 240.000.00
2.000.000 de yeguarizos, á \$ 0.03 cada uno. »	60.000.00
22.000.000 de ovinos, á \$ 3.00 % »	66.000.00
Total.....	<u>\$ 366.000.00</u>

suma sobrada que permitiría servir el empréstito de 5 millones y destinar el remanente á la conservación de los caminos ya construídos y que se sigan construyendo.

Es forzoso asignar en el Presupuesto General de Gastos, una partida anual permanente á tal fin, como lo han venido requiriendo todos los Ministros de Obras Públicas que se han sucedido en estos últimos años, convencidos del viejo aforismo que dice, conservar antes que construir.

Si no se atiende pronto á tan juiciosa exigencia, no pasará mucho tiempo sin que veamos destruídas é inservibles las obras que tantos millares cuestan al país.

De ahí que me haya preocupado que mi idea pudiera servir las dos cuestiones, la construcción y la conservación.

El impuesto que proyecto debe, á mi juicio, recaudarse en el primer trimestre del año civil, por ser la época más favorable á los hacendados, desde que en tales meses hacen las ventas grandes para saladeros y liquidan sus lanas, renglón este último también de importancia y mediante el cual, la generalidad paga con el arrendamiento de los campos que ocupan, quedando en consecuencia como beneficio líquido todo lo que produce el vacuno, procreo de los ovinos, etc.

Indico así mismo esa época, porque los hacendados podrán hacer declaración completa de existencia, puesto que las pariciones tienen lugar en primavera, y el impuesto se cobrará con arreglo á los animales chicos y grandes que existan en los establecimientos de Enero á Marzo.

Lo que nazca pasado la fecha de la percepción, será denunciado por los poseedores al año siguiente, al declarar nuevamente la existencia con que cuenta.

Creo deben eximirse del impuesto los animales de labranza, como medio de controlar la exacta producción de este impuesto.

Será forzoso cometer á los 1.^{os} y 2.^{os} Comisarios de Policía y á los Jueces de Paz y de Distrito, la misión de efectuar el recuento de haciendas una vez al año en cada establecimiento, poniéndose de acuerdo dichos funcionarios con los propietarios ó encargados de éstos, respecto al día en que se realizará la operación, que deberá asentarse en planillas especiales, y que suscribirán conjuntamente el Comisario y Juez y el propietario, mayordomo ó capataz, como medio de evitar las ulteriores reclamaciones ó protestas de éstos.

Á medida que se hagan estos recuentos, se enviarán las planillas correspondientes á las respectivas Administraciones Departamentales de Rentas, á fin de efectuar las compulsas necesarias con las declaraciones hechas por los contribuyentes, y constatar si existe ó no fraude. En caso de constatare fraude, se aplicará al defraudador una multa de un peso por cada animal, vacuno ó yeguarizo que hubiera declarado de menos, y de 50 centésimos por cada animal ovino.

Estas multas, una vez deducido el impuesto, deberán ser entregadas íntegras por la Administración de Rentas, y por partes iguales, á los que hicieron el recuento, á cambio de un recibo en que conste la cantidad percibida y nombre del establecimiento y del propietario á quien se le hubiera impuesto.

Tales recibos serán remitidos mensualmente á la Dirección General de Impuestos.

Todo hacendado tendrá derecho á una tolerancia de 3 % sobre las demasías que resulten con relación á lo que él haya declarado.

Las demasías que sean de 3 % y que provengan de compras de haciendas, hechas después de haber pago el impuesto, deberán justificarse con la correspondiente guía, y si ésta no se exhibiera en el día del recuento, se considerarán aquéllas como defraudación.

Los hacendados para hacer sus declaraciones de haciendas para el pago del impuesto en las respectivas Administraciones de Rentas, deberán á la vez expresar el área de campo que ocupan, y si son propietarios ó arrendatarios.

Convendrá á los efectos del control de las oficinas recaudadoras todos los años al fenecer el plazo del pago del impuesto, imprimir en hojas especiales, por departamentos, secciones y distritos, los nombres de los contribuyentes, si son propietarios ó arrendatarios, área de campo explotada, nombre del establecimiento, ubicación y número de haciendas con sus clasificaciones correspondientes, cuyas hojas serán enviadas sin pérdida de tiempo á los comisarios y juzgados del departamento, á fin de que sirvan de base y control para los recuentos que de inmediato se comenzarán.

Lo de la fuerte multa que preconizo es á fin de evitar los arreglos y componendas entre revisadores y defraudadores, de suerte que el hacendado encuentre ventajas en declarar más

bien 100 ó 200 reses más que menos, lo que le implica un pago de 3 á 6 pesos, mientras que si se le descubre una ocultación semejante, le costaría 100 ó 200 pesos, que percibirían los revisadores.

Las multas deberán hacerse efectivas en forma breve y sumaria para estimular el celo de los funcionarios que hagan los recuentos.

El éxito de este impuesto dependerá en gran parte del escrupuloso control de que se disponga, puesto que existe una tendencia ingénita á ocultar la riqueza en general y muy especialmente la semoviente.

Las declaraciones facultativas que vienen haciéndose desde años atrás, á los efectos de la estadística, no son exactas quizás en su inmensa mayoría, por no decir en su casi totalidad, por lo que me inclino á creer que el censo que se está levantando, no nos dará las cifras verdaderas de la existencia de haciendas en la República, que sólo las conoceremos cuando se haga el recuento por establecimiento, estimulado por las multas que indico.

No hay necesidad de que los títulos del empréstito se lancen de una sola vez; su emisión debe ser paulatina, á medida que hagan falta los fondos para pago de obras ejecutadas.

Creo que se facilitaría su colocación en plaza, emitiendo series de 250 ó 500 mil pesos.

Podría solicitarse un crédito especial del Banco de la República, por la suma de 200 mil pesos para pagar de inmediato lo que se vaya ejecutando, y cuando esté próximo á agotarse, se colocaría una de las series á fin de cubirlo.

De este modo se evita el pago de intereses y amortizaciones por sumas que no hay necesidad de emplear de inmediato.

Me felicitaría que las modestas ideas que se contienen en este *memorándum*, y que son el fruto de un conocimiento exacto de la situación del país y de la producción que entiendo debe ser afectada, merecieran atención por parte del señor Presidente y de sus dignos Ministros, de Hacienda y de Obras Públicas, desde que, de su benéfica aplicabilidad, resultarán indiscutibles beneficios para la República.

Montevideo, Septiembre 16 de 1908.

NOTA. — Considero que el impuesto puede elevarse á 4 cen-

tésimos vacunos y yeguarizos, y á \$ 4 el millar de ovinos, resultando aún así muy moderado.

Este aumento produciría 120 mil pesos más anuales, lo que permitiría la emisión de uno ó dos millones más de empréstito, que podría destinarse á la construcción del puente sobre el Queguay y la canalización del río Negro.

Plan de mejoras en la vialidad de los Departamentos del Salto y Paysandú

POR LOS SEÑORES MANUEL C. JACOTTET Y F. TRIANI

Intendentes de los Departamentos del Salto y Paysandú

Señor Presidente:

Las proposiciones que tuvimos oportunidad de presentar en una de las sesiones del H. Congreso sobre el importantísimo problema de la vialidad departamental, basadas en el estudio de las necesidades más urgentes y premiosas, señalan un plan de obras de poco costo de acuerdo con la situación financiera por que el país atraviesa. Los recursos de las municipalidades, en la actualidad, no están naturalmente de acuerdo con las exigencias que están llamados á remediar esos organismos y de ahí que, ante el problema que se plantea en cada ejercicio — producidas las perplejidades forzosas entre el deber y los medios de cumplirlo — se haya llegado, en muchísimos casos, al estancamiento de toda obra, y hasta el abandono de toda iniciativa — no obstante el justo clamor levantado en el país.

Hay, pues, en el momento actual, que buscar esos medios, que arbitrar esos recursos, y tal es el objeto de las nuevas proposiciones que tenemos el honor de presentar al H. Congreso y que, si bien pueden ser objeto de discusión, están inspiradas en un espíritu práctico y de equidad, fruto de la observación y del conocimiento del medio en que se desenvuelve la gran riqueza de nuestra campaña. Hay que habilitar de una vez á las municipalidades de campaña con rentas propias y suficientes destinadas á aumentar el fondo de los recursos — harto escasos — del rubro de la vialidad rural, preparándolas para construir y reparar los caminos públicos, creando además cuadrillas permanentes de peones camineros con el cometido de vigilar y conservar las obras construídas y las que se construyan en adelante.

Tomando por base el presupuesto actual tenemos que para los departamentos de Salto y Paysandú, por ejemplo, se des-

tinan veinte mil pesos y veinticinco mil pesos respectivamente, por año, para el arreglo de caminos. Esas sumas son exiguas si consideramos la extensión territorial de esos dos departamentos que es extensa y lo mucho que aun hay que hacer en materia de vialidad rural, tanto en el arreglo y composición de las vías de comunicación más importantes, cuanto en la construcción de puentes, calzadas sumergibles y balsas en los pasos de los ríos y numerosos arroyos y zanjas que atraviesan y bañan esas dos extensas zonas del Norte del país.

De ahí que, en realidad, se noten las deficiencias que han citado varios señores Congresales, en el arreglo de caminos; pero el mal no está, como se dijo en este recinto, en el centralismo metropolitano ni en el departamental, sino en la propia exigüidad de la cantidad votada para el rubro de vialidad rural, de la cual el Intendente no puede ni debe excederse sin incurrir en grave responsabilidad; y con cuya cantidad, como lo hemos expresado, es imposible perfeccionar el estado hoy deficiente de la vialidad de nuestra campaña.

Para llegar á ese perfeccionamiento, es menester contar con rentas propias suficientes, bien distribuídas y mejor manejadas y administradas. — Sin recursos nada se puede hacer por más que sobre buena voluntad. — El mal, pues, insistimos, está en la falta de recursos y no en ninguna otra causa.

Al logro de tal propósito es que tiende este trabajo que comprenderá el plan financiero que hemos anunciado en nuestra anterior exposición.

Por lo que respecta á los departamentos de Salto y Paysandú, nuestro plan financiero puede concretarse, en pocas palabras, imponiendo un impuesto uniforme de 15 centésimos, que se denominará municipal, por cada animal vacuno ó caballar que se trasmita en venta; 2 centésimos por cada animal ovino, 15 centésimos por cada cien kilos de lana, 5 centésimos por cada cuero vacuno ó caballar, y 1 centésimo por cada cuero lanar. Ese impuesto municipal se establecería en forma de timbre en los certificados rurales que expidan los vendedores como títulos traslativos de la propiedad de cada animal. El control y vigilancia del pago de ese impuesto será objeto de una reglamentación especial, que no oponiendo trabas á la facilidad de las transacciones, permitiese ejercer un severo contralor sobre la percepción del impuesto.

Como se ve, no se trata de un impuesto al ganado, llamado

á levantar resistencias como sucede generalmente. El impuesto es á las transacciones sobre ganados, que en la actualidad escapan á toda contribución, por más que signifiquen, en muchísimos casos, importantes operaciones.

Estamos seguros que no ha de levantar resistencia en el propio gremio de los ganaderos, ya que ellos, dado el fin á que el impuesto se destina, serán los que principalmente saldrán beneficiados con el arreglo de los caminos que limitan con sus fundos, evitándose cortes de alambrados y desvíos que deben otorgar, generalmente, en épocas en que, como ocurre presentemente, la transitabilidad en campaña deja mucho que desear.

Por otra parte, el destino que ha de darse á este impuesto remunera ampliamente al ganadero, que sobre una contribución pequeñísima recibe los beneficios de la baratura y la facilidad de la conducción de sus haciendas por buenos caminos.

Para justificar la razón de dicho impuesto hagamos un pequeño estudio comparativo, y sin esfuerzos demostraremos la conveniencia y razón de nuestra proposición.

La Contribución Inmobiliaria se satisface de acuerdo con el siguiente aforo:

Para el Departamento del Salto:

Zona N.º 1. — 19 pesos la hectárea para los campos comprendidos en el río Arapey, desde su confluencia con el Uruguay hasta la barra del arroyo Palomas.

Zona N.º 2. — 22 pesos la hectárea para los campos comprendidos en Itapebí Grande, desde su barra en el Uruguay hasta la de Itapebí Chico.

Zona N.º 3. — 17 pesos la hectárea. Los campos comprendidos en Laureles, desde su barra en el Daymán hasta sus puntas.

Zona N.º 4. — 17 pesos 50 centésimos la hectárea. Los campos comprendidos en el río Arapey, desde la barra del arroyo Palomas hasta Tangarupá.

Zona N.º 5. — 16 pesos 50 centésimos la hectárea. Los campos comprendidos dentro de los límites: arroyo Yacuí desde su barra hasta la línea divisoria con Artigas hasta Arapey Chico.

Zona N.º 6. — 14 pesos 50 centésimos la hectárea, para los campos del Arapey Chico hasta el Paso del Sauce.

Zona N.º 7. — 16 pesos 50 centésimos la hectárea. Los campos comprendidos en Arapey Grande, desde el Paso de las Piedras hasta la barra del arroyo Valentín.

Zona N.º 8. — 17 pesos la hectárea. Los campos comprendidos en el río Arapey, desde la barra del arroyo Valentín hasta la del arroyo Arerunguá.

Zona N.º 9. — 14 pesos 50 centésimos la hectárea. Los campos comprendidos en Arapey Chico, desde el Paso del Sauce hasta la cuchilla de Belén.

Zona N.º 10. — 12 pesos 50 centésimos la hectárea. Los campos del Arapey Grande, desde la barra del arroyo Matajojo hasta la de Mataperros.

Zona N.º 11. — 13 pesos la hectárea. Los campos del mismo Arapey, desde la barra del arroyo Arerunguá hasta la de Matajojo Grande.

Zona N.º 12. — 14 pesos 50 centésimos la hectárea. Los campos comprendidos en el Paso del Potrero de Arerunguá hasta el Paso del Cerro de la Virgen del Matajojo Chico.

Zona N.º 13. — 15 pesos la hectárea. Los campos de Arerunguá hasta la barra del arroyo Tapado.

Zona N.º 14. — 36 pesos la hectárea. Los campos comprendidos entre el límite para los arrabales de la ciudad del Salto fijados por la Junta Económico - Administrativa.

Existe en este impuesto una verdadera anomalía si se compara con otros y con las operaciones que á diario se vienen efectuando.

Citemos algunos ejemplos: un campo en Laureles del Salto, de una extensión de 2.000 hectáreas, avaluado á 17 pesos la hectárea para el pago del impuesto inmobiliario, representa un capital de 34.000 pesos que al 6 $\frac{1}{2}$ % abona al fisco 221 pesos por año. En cambio ese mismo campo obtiene un precio de venta de 80 á 86 mil pesos (precio de 38 á 43 pesos por la hectárea), lo cual quiere decir que su aforo es menor á un 50 % de su valor real.

Una casa en el Salto cuyo valor real es de 20.000 pesos se afora en 15.000 pesos, un 25 % menos que el del campo, sin contar con los otros impuestos que la gravan constantemente.

Y lo que ocurre con los campos de Laureles, puede decirse de los demás. La valorización actual de venta de los campos oscila entre 37 y 43 pesos por cada hectárea, cuyo valor, comparado con el aforo que se establece para las zonas en que se halla dividido el Departamento del Salto, da un término

medio menor de un 50 % de su valor real. Esta es la verdad.

Y respecto de la zona 14, que comprende los campos situados en los arrabales de la ciudad del Salto, es sabido que su valor real de venta oscila, como *mínimum* de 750 á 1.000 pesos la hectárea, siendo su aforo para el pago del impuesto el de 36 pesos, cantidad que no está, de ninguna manera, en relación con su valor efectivo.

Las operaciones sobre venta de ganados y productos de los mismos, escapan á todo impuesto.

Se efectúa una venta, supongamos de una vaca, y el vendedor otorga al comprador, como título, un certificado que lleva un timbre de cinco centésimos. El mismo vendedor efectúa otra venta de mil novillos, que al precio de 40 pesos cada uno importan 40.000 pesos y paga por transmisión nada más que el mismo timbre de cinco centésimos. De ahí la justicia, razón y equidad de nuestra proposición, de imponer un impuesto uniforme de 15 centésimos por cada animal vacuno que se trasmite en venta.

Este impuesto, tan racional como justo, existe en la Argentina y Brasil, principalmente en la primera, en que por concepto de guía y sin que ocurra la operación de venta, deben los propietarios abonarlo hasta por el traslado de una hacienda de uno á otro distrito con más gravámenes todavía que el muy relativamente pequeño que dejamos apuntado.

Y para resaltar más la procedencia de nuestro petitorio, comparemos un verdulero con un hacendado.

Los verduleros — agricultores — además de lo que les corresponde abonar por concepto del impuesto inmobiliario y patente de rodados, — deben satisfacer los que llevan verduras en carros, — el siguiente:

DERECHO DE VENTA DIARIA

En el mercado.....	\$	0.10
En la calle	»	0.30
Estacionamiento del carro	»	0.04

Anual: 158 pesos con 40 centésimos.

Si á esta suma se agrega el impuesto inmobiliario y la patente de rodados, sacaremos en consecuencia que un verdulero agricultor, cuyo capital diario en giro no excede de 10 pesos,

viene á pagar casi lo mismo que un hacendado por una suerte de estancia poblada de ganados y cuyo capital total bien se puede hacer ascender á 100.000 pesos.

Y lo que decimos del Salto ocurre igualmente en Paysandú. El aforo para el pago del impuesto inmobiliario es como sigue:

Zona N.º 1. — 26 pesos la hectárea. Los campos comprendidos en el arroyo San Francisco Grande, desde el límite Este del ejido de la ciudad de Paysandú hasta sus puntas.

Zona N.º 2. — 22 pesos 50 centésimos la hectárea. Los campos comprendidos en el río Queguay, desde su confluencia en el Uruguay hasta el arroyo Bacacué.

Zona N.º 3. — 20 pesos 50 centésimos la hectárea. Los campos comprendidos en el arroyo Guaviyú, desde su barra en el Uruguay hasta el Paso Real del Camino Nacional.

Zona N.º 4. — 21 pesos 50 centésimos la hectárea. Los campos comprendidos en el arroyo Guaviyú, desde el Paso Real del Camino Nacional hasta sus puntas, camino departamental de Guaviyú al arroyo Soto.

Zona N.º 5. — 18 pesos la hectárea. Campos en el río Daymán, desde su confluencia en el Uruguay hasta la barra del arroyo Carumbé.

Zona N.º 6. — 20 pesos la hectárea. Campos comprendidos en la cuchilla del Queguay, desde las puntas del arroyo Soto hasta las del arroyo Guarapirú.

Zona N.º 7. — 18 pesos la hectárea. Los campos comprendidos en el río Daymán, desde la barra del arroyo Carumbé hasta sus puntas.

Zona N.º 8. — 18 pesos la hectárea. Los campos comprendidos en el camino de la cuchilla del Queguay, desde las puntas del arroyo de Guarapirú hasta las del arroyo de la Horqueta.

Zona N.º 9. — 18 pesos 50 centésimos la hectárea. Los campos comprendidos en el Queguay Chico, desde su barra hasta la del arroyo de la Horqueta.

Las mismas consideraciones establecidas para el Departamento del Salto caben, pues, en lo que se refiere á Paysandú; pudiendo comprobarse por las ventas efectuadas, que esos aforos están rebajados quizá en más de un cincuenta por ciento del valor venal; circunstancia que igualmente se comprueba con

las estimaciones hechas por los propietarios al efectuarse el empadronamiento de la propiedad raíz rural.

Entre tanto, para el pequeño industrial urbano ó suburbano, como el verdulero citado para el Salto, existe la misma desproporción del impuesto que paga con respecto al hacendado.

Como se ve, pues, en el impuesto que se establece no se alcanza ni con mucho la cantidad á que debiera ascender por equidad, ya que no se establece la misma proporción para el habitante de la ciudad y el de la campaña.

Para terminar insistiremos, una vez más, en que el impuesto que se propone, no es un impuesto al ganado, el que queda siempre en su posición privilegiada, sino una ligerísima contribución sobre las transacciones, es decir, que el hacendado pagará una sola vez, en el acto de realizar sus negocios, la pequeña suma que se establece en el proyecto; dejando así de ser una contribución periódica que á la larga encarecería sus productos.

Por todo lo expuesto sometemos á la consideración del Honorable Congreso la siguiente proposición:

Que el Congreso gestione de los Poderes Públicos la sanción de una ley que establezca el impuesto anteriormente indicado: de 15 centésimos por la venta de cada animal vacuno ó caballar; 2 centésimos por la de cada ovino; 15 centésimos por cada cien kilos de lana; 5 centésimos por cada cuero vacuno ó caballar y 1 centésimo por cada cuero lanar; y cuyo producido, recaudado por las municipalidades, se destinará exclusivamente al rubro "Vialidad Rural" del respectivo departamento.

Manuel C. Jacottet,

Intendente Municipal del Salto.

F. Triani,

Intendente Municipal de Paysandú.

Informe sobre vialidad en el interior

POR EL SEÑOR ANTONIO FALCO

Intendente Municipal de Rocha

Señor Presidente del H. Congreso de Vialidad:

En nombre de la Intendencia Municipal de Rocha, voy á adherirme en un todo á las proposiciones formuladas por el distinguido colega, el señor Intendente de Artigas, — porque estimo que ellas serán de resultados prácticos si se hacen efectivas con la brevedad que el caso requiere. Esto no me ha impedido ni me impide haber votado ó aceptar las demás conclusiones presentadas por otros ilustrados Congresales, tenidas por convenientes á los intereses municipales.

El problema relacionado con la vialidad rural, lo considero el más importante entre los muchos que afectan los intereses generales y el progreso de la República. Tener buenos y expeditos caminos en todas las épocas del año, ya sea de tránsito nacional, departamental, vecinal ó de fácil acceso á las vías férreas ó á los puertos en los ríos y arroyos navegables, constituye, á mi juicio, un postulado nacional y formaría de por sí todo un programa de Gobierno, al cual prestaría su concurso el pueblo en masa, sin discrepancia alguna. Esto ya se ha constatado aquí en esta Asamblea y lo corrobora la inmensa simpatía con que ha sido acogida por la opinión pública esta fecunda y patriótica iniciativa del Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, con la anuencia de los Poderes Públicos.

Si alguien dijo que “gobernar es poblar” y “educar es reducir”, yo creo que construyendo fáciles vías de tránsito por todo el territorio de la República, es hacerlo todo á la vez impulsando poderosamente su prosperidad y grandeza en todas las esferas de la actividad humana. Para realizar este postulado nacional, no basta la buena voluntad, ni otros factores

dignos de tenerse en cuenta, sino que se necesita el *factor primo*, aquel que Napoleón I decía ser indispensable para la guerra: *dinero*.

Sin éste no es posible hacer nada práctico, y desgraciadamente los municipios, con sus escasas rentas actuales, no pueden ni medianamente atender al clamoreo público que exige perentoriamente vías expeditas en todo tiempo.

Rocha, por ejemplo, — única capital de departamento que hoy no tiene comunicación fácil y breve con la Metrópoli, requiere la construcción de una carretera, — aunque fuera la más económica, desde la ciudad oceánica á la cercana Villa de San Carlos y entonces esperarí, con comodidad, la ya antigua construcción proyectada de la vía férrea ya sea de San Carlos ó desde Minas que están, al presente, en disputa y mientras se opta por una ó por la otra es lo cierto que basta un mal gesto del tiempo para que Rocha quede aislada de todo el mundo.

Para aumentar los recursos municipales destinados á la vialidad, se han propuesto en este Congreso varios y diversos arbitrios. Á ellos me permito agregar el siguiente: “Que se grave con un impuesto equivalente á la Contribución Inmobiliaria á todos los capitales depositados á plazo fijo en los bancos é instituciones similares, á los invertidos en hipotecas y toda otra clase de préstamos y á los colocados en deuda pública”.

Á primera vista parecerá esta proposición algo revolucionaria y abocada á producir resistencias enormes. No lo dudo, pero esa es condición inherente á toda disposición que vaya á cercenar en algo la utilidad del capital y la fuerza de la costumbre. Esto ya lo dijo elocuentemente el señor Ministro, en la sesión de ayer, al tratarse de la contribución obligatoria de los particulares propietarios, á la construcción y conservación de los caminos. Toda innovación levanta resistencias.

Pero es innegable que no es justo que un habitante del Estado por el hecho de invertir su dinero en tierras, en casas, en un comercio ó en una industria, esté sujeto á todos los gravámenes exigidos por el Estado en bien común; mientras otro, siendo menos útil á la comunidad y ni propender á su prosperidad y á su progreso, atendiendo sólo al interés particular, nada aporte al fondo común, aunque usufructúe todos los beneficios que obtiene el anterior y se vea libre de todo

impuesto al colocar su capital en otra forma, tal vez más reproductiva y menos expuesta á las desagradables contingencias económicas ó comerciales.

El producido de este impuesto sería administrado por una Comisión Central pro vialidad rural, de cuya constitución ya se trató en este Congreso en sesiones anteriores.

Para terminar, deseo hacer constar que sería útil recabar de quienes corresponda la sanción del proyecto ó proyectos, pues creo hay varios, relativo á la mejor y más científica aplicación de los impuestos municipales, pues con el régimen actual además de ser empírico y hasta un tanto arbitrario, no da resultados, puesto que la inmensa mayoría de los contribuyentes no pueden abonarlos desde que lo que ganan apenas les alcanza para el sustento diario. También para que sea posible la mediana conservación de los caminos, — á lo menos en lo que atañe á Rocha y análogos, dada la naturaleza de su subsuelo, — es indispensable la supresión absoluta de las *carretas de campo*, sustituyéndolas por carros de cuatro ruedas y con elásticos.

Mientras transiten esos armatostes prehistóricos, no es posible pensar en tener caminos en buen estado. Nadie que no lo haya presenciado, puede darse cuenta exacta de los destrozos enormes que un convoy de carretas con su tropa de animales sueltos, causa en un camino público, especialmente en los de alguna pendiente y á raíz de la más pequeña lluvia! Para Rocha, sé decir, que la *carreta de campo* es el mayor enemigo que tiene para la vialidad rural.

Presento, pues, á la consideración del H. Congreso estas proposiciones:

“1.º Que se solicite de los Poderes Públicos la creación de un impuesto de 7 por mil anual sobre todos los capitales depositados á plazo fijo en los bancos é instituciones similares, á los empleados en hipotecas y préstamos de cualquier clase y á los invertidos en deuda pública; cuyo producido será destinado exclusivamente á vialidad rural en los departamentos del litoral é interior;

”2.º Que se solicite el pronto despacho del proyecto relativo á unificación y percepción de impuestos municipales en forma más equitativa, racional y científica, que el régimen en vigencia; y

''3.º Que se prohíba la circulación de las *carretas de campo* por las vías públicas en plazo el más breve posible, dándose facilidades á los vehículos de cuatro ruedas y con elásticos que sustituyan á aquéllas en los departamentos del interior.—

Montevideo, Octubre 11 de 1913.

Antonio Falco,

Intendente Municipal de Rocha.

Comisión Nacional Permanente de Vialidad

PRESIDENTE: Doctor JUAN CARLOS BLANCO

ALVAREZ CORTÉS JUAN A.
ALVAREZ TEODORO.
AMÉZAGA JUAN J.
ANDREONI LUIS.
AROCENA CARLOS A.
AROCENA ALBERTO.
BAYNE W. C.
BECERRO DE BENGOA JULIÁN.
BENAVIDES VÍCTOR.
BERRO MARIO.
BLANCO JUAN CARLOS.
BORDABERRY SANTIAGO.
BURMESTER CARLOS.
CANESSA CÉSAR I.
CAÑIZAS MANUEL.
CAPURRO FEDERICO.
CASTRO CARLOS DE.
DÍAZ CÉSAR.
ESCUDERO JUAN ANTONIO.
GARCÍA ACEVEDO DANIEL.
GARCÍA DE ZÚÑIGA EDUARDO.
GARCÍA VICENTE I.
HONTOU FERMÍN.
HUGHES RICHARD.
KATZESTEIN ERNESTO.

LARRIERA ALEJANDRO B.

MAGNOU PEDRO B.

MANINI Y RÍOS PEDRO.

MORÉ JOAQUÍN E.

OLIVERA LAURO.

OLIVERAS FRANCISCO N.

OTAMENDI JOSÉ.

PONCE LUIS P.

PORCIUNCULA OSCAR DA.

PRADERI CARLOS.

RAMOS MONTERO ALFREDO.

RAMASSO ÁMBROSIO L.

RISSE JUAN I.

RODRÍGUEZ ANTONIO MARÍA.

RODRÍGUEZ SENÉN.

RODRÍGUEZ PEDRO C.

ROS FRANCISCO J.

SANTAYANA JOSÉ P.

SOSA JULIO MARÍA.

VIDAL BELO TORIBIO.

INCIARTE NICOLÁS.

ZAMORA JOSÉ M.

ÍNDICE

	Pág.
PREFACIO	5
MESA DEL CONGRESO	7
MIEMBROS DEL CONGRESO	7
NÓMINA DE LOS DELEGADOS.....	9
PRIMERA SESIÓN.— <i>Orden del día</i> :— Discurso inaugural del señor Ministro de Obras Públicas.— Nomenclatura de caminos.— Colocación y forma de las chapas indicadoras.— Estímulos al desarrollo del turismo en la República.— Propaganda en el extranjero.— Plantación de árboles en las carreteras y caminos.— Clases de árboles á elegirse.— Sitio donde deben plantarse los árboles.— Conservación y vigilancia de los mismos.	15
SEGUNDA SESIÓN.— <i>Orden del día</i> :— Soluciones para el pasaje de ríos y arroyos, cañadas, etc.— Conveniencia de extender la construcción de balsas.— Puentes sumergibles y mixtos.....	49
TERCERA SESIÓN.— <i>Orden del día</i> :— Caminos — Ancho de los mismos.— Carreteras.— Ancho de las mismas.— Condiciones generales para el trazado de caminos y carreteras, teniendo en cuenta las zonas de cultivo y producción.— Contribución particular á la construcción y conservación de las carreteras.— ¿Debe ser general ó especial?.....	73
CUARTA SESIÓN.— <i>Orden del día</i> :— Conveniencia de un fondo permanente para caminos.— Contribución obligatoria de las empresas ferroviarias para construir los caminos de acceso á las estaciones.— Concesiones vigentes y futuras.....	107
QUINTA SESIÓN.— <i>Orden del día</i> :— Organización actual de las Inspecciones Técnicas Regionales.— Modificaciones posibles al régimen en vigencia.— Misión de las Intendencias, Juntas y Comisiones Auxiliares y vecinales	137
SEXTA SESIÓN.— <i>Orden del día</i> :— Reglamento de carreteras, caminos, puentes, etc.— Policía de los mismos.— Organización de los cuerpos de camineros con poderes policiales.— Seguridad de los caminos.— Puertos: vigilancia y auxilios.— Proyecto de una ley á dictarse ampliando y ratificando la Ley de Octubre 13 de 1905.....	171
SÉPTIMA SESIÓN.— <i>Orden del día</i> :— Sesión de clausura.— Nombramiento de la Comisión Permanente	203

MENSAJE y PROYECTO DE LEY SOBRE VIALIDAD presentado al Cuerpo Legislativo por el Poder Ejecutivo de la Nación.....	233
INFORMES ESPECIALES AL CONGRESO :	
Navegación interior, por el ingeniero Víctor Benavides. jefe de la Dirección de Hidrografía.....	243
Patentes de Rodados y temas sobre vialidad, por el señor Felipe Suárez, Intendente del Departamento de Colonia....	251
Un proyecto de impuesto destinado á fomentar los recursos para vialidad, por el señor Alejandro Beisso, hacendado.....	258
Plan de mejoras en la vialidad de los Departamentos del Salto y Paysandú, por los señores Manuel C. Jacottet y F. Triani, Intendentes de los Departamentos del Salto y Paysandú....	268
Informe sobre vialidad en el interior, por el señor Antonio Falco, Intendente Municipal de Rocha.....	275
COMISIÓN NACIONAL PERMANENTE DE VIALIDAD	279

